Die

Transportverbände und das Transportrecht

der Schweiz im Mittelalter.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor juris utriusque,

der

hohen juristischen Fakultät

der

UNIVERSITÄT MÜNCHEN

vorgelegt von

Gerhard Börlin

aus Zürich.

Zürich

Druckerei der Neuen Zürcher-Zeitung

1896.

Die

Transportverbände und das Transportrecht

der Schweiz im Mittelalter.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor juris utriusque,

der

hohen juristischen Fakultät

der

UNIVERSITÄT MÜNCHEN

vorgelegt von

Gerhard Börlin

aus Zürich.

Zürich

Druckerei der Neuen Zürcher-Zeitung

1896.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41534911_0069

Vorwort.

Durch diese Untersuchung werden die Transportverbände im Mittelalter in der Schweiz nicht etwa entdeckt, denn sie sind schon von Vielen mehr oder weniger eingehend beschrieben worden. Aber es geschah nie vom juristischen Standpunkt aus, noch wurden mehrere Verbände zusammen behandelt und auf das ihnen Gemeinsame hin betrachtet, weil die Meisten sich auf die Erscheinungen einer Gegend beschränkten. So spricht z. B. Oechsli in seinen „Anfängen der Eidgenossenschaft" natürlich nur von den Transportverbänden in Uri und Ursern, Sprecher in seiner „Geschichte der Republik der drei Bünde" nur von den graubündnerischen Verhältnissen. Wenn nun in der vorliegenden Arbeit die ganze Schweiz in den Bereich der Darstellung gezogen wird, so ist hierzu eine doppelte Bemerkung zu machen. Allerdings war die Schweiz im Mittelalter kein einheitliches Rechts- noch Wirtschaftsgebiet, und in der That mögen gerade im Transportwesen die Gestaltungen in Graubünden, Tyrol und Baiern einheitlichere gewesen sein, als diejenigen Graubündens und der übrigen Schweiz. Deshalb wäre es wissenschaftlich wohl richtiger, die räumlichen Grenzen anders zu stecken. Doch ist die Macht der Gegenwart stark genug, dass die Frage auch so gestellt werden darf, wie lagen die Dinge im Mittelalter in den Gebieten, welche heute die Schweiz bilden. In zweiter Hinsicht muss hier erklärt werden, dass diese Untersuchung nicht den Anspruch erhebt, vollständig zu sein, weil zweifelsohne ausser den behandelten Transportverbänden noch

eine ganze Anzahl anderer bestanden hat, und weil ferner die Darstellung des Transportrechts manche Lücken enthält. Der Grund dieser Mängel liegt darin, dass das Material, mit dem gearbeitet wurde, klein ist neben dem, was die schweizerischen Archive in Städten und Dörfern noch bewahren. Dass die Arbeit gleichwohl unternommen wurde, bedarf keiner Rechtfertigung, denn welche historische Abhandlung, die ein grösseres Gebiet umfasst, darf sich rühmen alle Quellen, auch die ungedruckten, benutzt zu haben?

Für die erste Anregung zu dieser Untersuchung, sowie für die freundlichste Unterstützung während ihres Entstehens spreche ich Herrn Prof. Dr. von Amira in München meinen wärmsten Dank aus. Ebenso fühle ich mich auch den Herrn Archivaren der Staatsarchive von Zürich und Luzern und namentlich Herrn Fritz von Jecklin, Stadtarchivar in Chur, für ihr liebenswürdiges Entgegenkommen zu bestem Dank verpflichtet.

Zürich, im Mai 1896.

Gerhard Börlin.

Einleitung.

§ 1. Die geographische Grundlage.[1])

Italien war im Mittelalter das Land, welches Europa neben der höchsten geistigen Kultur auch die Befriedigung der Bedürfnisse eines verfeinerten materiellen Lebens bot. So herrschte damals der Zug nach dem Süden in jeder Beziehung vor, während die Linie von Osten nach Westen weit weniger in Betracht kam. Das zeigen deutlich die Handelsstrassen in der Schweiz, welche — man kann sagen fast ausschliesslich — nach Italien führten. Unter ihnen gehören der Simplon und der Septimerpass zu den ältesten und lassen sich mit mehr oder weniger Sicherheit in die römische Zeit zurückführen, während der Gotthard, der heute den ganzen Verkehr des westlichen Deutschlands und der Schweiz mit Italien vermittelt, erst spät im Mittelalter auftrat.

Der Simplon wurde hauptsächlich von Mailand aus benützt für den Handel nach Genf und weiter nach Frankreich hinein. Nach Ueberschreitung des Gebirges gieng die Strasse von Brieg das Rhonethal hinunter durch die Hauptniederlagsorte: Visp, Leuk (Agarn), Sitten, Martinach, Saint-Maurice und Villeneuve. Von da wurden die Waren entweder auf

§ 1. [1]) Es kann sich hier nicht um eine eingehende Aufzählung aller Handelsstrassen handeln, sondern nur diejenigen kommen in Betracht, auf denen sich ein organisiertes Transportwesen nachweisen lässt. Zur Ergänzung vgl. Geering: Handel und Industrie der Stadt Basel S. 182 bis 186, 196—210, 420—427 und die dort zitierte Litteratur.

dem Wasser, oder zu Lande nach Genf befördert.[2]) Die Urkunden über diesen Verkehr stammen aus dem Ende des 13. Jahrhunderts und sind die ältesten, welche etwas eingehender über die uns beschäftigende Frage berichten.

Unter den Pässen Graubündens nahm der Septimer im Mittelalter die erste Stelle ein[3]); er führte von Klefen durch das Bergell mit dem Hauptorte (für den Transport) Vicosoprano[4]), über Stalla, Tinzen und Lenz nach Chur. Erst später mit dem Bau der Viamala (1473) entwickelte sich der Verkehr über den Splügen, der im Gegensatz zum Septimer, der „obern Strasse", die „untere Strasse" hiess. Sie nahm ihren Ausgang ebenfalls in Klefen und erreichte Chur entweder durch das Misoxerthal über den San Bernardin oder durch das Sankt Jakobsthal über den Splügen. Von Chur zogen die Kaufleute weiter nach Zürich über Wallenstatt und auf dem See, oder den Rhein hinunter nach Fusach und über den Bodensee nach Lindau oder andern am See gelegenen Städten[5]).

Der Gotthardpass wird gegen die Mitte des 13. Jahrhunderts zum ersten Mal erwähnt; er gelangte dann schnell zu Bedeutung, so dass die Graubündner den Kaufleuten besonderen Schutz versprachen, wenn sie ihre Strassen benützen würden. Dieser Wetteifer, der auch zwischen der obern und untern Strasse bestand, war für die Handeltreibenden von grossem Vorteil, indem sie stets drohen konnten, eine andere

[2]) Vgl. Borel: Les foires de Genève au XIVe siècle S. 116 und 198. Die im Text genannten Ortschaften finden sich in mehreren Urkunden als Handelsstationen genannt. Ueber die nicht lange dauernde Bedeutung des Simplons vgl. Favre im Jahrbuch für schweizerische Geschichte VIII, 173 uff speziell S. 199.

[3]) Eine eingehende Arbeit über diesen Pass veröffentlichte Berger im Jahrbuch für schweizerische Geschichte XV von Anfang.

[4]) Septimer-Ordnung Art. 1.

[5]) Dass in Fusach die Güter von und nach Lindau umgeladen wurden, ergiebt sich namentlich aus einigen im Stadtarchiv von Chur als Frachtbriefe bezeichneten Urkunden, allerdings aus dem Ende des 16. Jahrhunderts. Dass auch von Konstanz aus für den Handel nach Italien der Bodensee benutzt wurde, vgl. z. B. Eidgenössische Abschiede Bd. II a. S. 48.

Linie zu wählen, wenn man ihren Wünschen nicht entspreche[6]). Die Gotthardstrasse gieng von Bellinzona aus über die Hauptstationen Giornico, Airolo, Ursern, nach Flüelen[7]), wo die Waren dann in Schiffe umgeladen und nach Luzern geführt wurden. Dort trennten sich die Wege; der eine folgte dem Flusslauf der Reuss, Aare und des Rheins nach Basel[8]), (landeinwärts war von Basel aus die Bötzbergstrasse die begangenste[9]); die andere Linie führte nach Zürich möglichst auf dem Wasserwege über Küsnach, Immensee, Zug und Horgen.

Für den Verkehr von Konstanz nach Basel wurde der Rhein benutzt. Bei Schaffhausen mussten die Waren umgeladen werden, ebenso bei Laufenburg, wo höchstens die leeren Schiffe zwischen den Felsen, „dem Laufen", durchgelassen werden konnten.[10])

In diesem Verzeichnis wird man die Aufzählung des grossen Sankt Bernhard sowie der helvetischen Strasse von Avenches über Solothurn nach Brugg mit ihren Gabelungen einerseits nach Genf und Vevey, anderseits nach Zürich und Zurzach-Schaffhausen vermissen.[11]) Da mir aber über die Organisation des Verkehrs auf diesen Linien keine Quellen vorliegen, so wird sie im Folgenden nicht in Betracht kommen können.

---

[6]) Kopp: Urkunden Nr. 14 aus dem Jahre 1278. — Aus einem Schiedspruch des Bischofs von Chur (vgl. unten § 14 Anm. 14) ist hier die Drohung der Sankt Galler anzuführen, dass sie den Kunkelspass benützen wollen, wenn man ihnen nicht zu Willen sei. Die Urkunde liegt im Stadtarchiv von Chur.

[7]) In den Urkunden werden noch andere Orte genannt. Die im Text erwähnten scheinen ihrer Lage nach die normalen Stationen gewesen zu sein. Vgl. Ebel: Anleitung die Schweiz zu bereisen 3. Aufl. v. 1810 III, 125.

[8]) Vertrag von 1450 zwischen den Schiffleuten von Luzern und von Laufenburg. Vetter: Schiffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein S. 128.

[9]) Geering op. cit. 197 und 422.

[10]) Vetter op. cit. 101 uff.

[11]) Geering op. cit. 196 und 201.

§ 2. Die Quellen und ihre Benutzung.

Es folgt hier ein Verzeichnis der hauptsächlich benutzten Quellen in geographischer Ordnung:[1])

I. Simplonlinie:

Handelsverträge zwischen dem Bischof von Sitten und den Kaufleuten von Mailand von 1272 und 1291,[2])

Ordnung für die Fuhrleute von Leuk von 1310 und eine solche von Saint-Maurice von 1320.[3])

II. Gotthardlinie:

Säumerordnung von Ursern von 1363,[4])

Säumerordnung von Uri von 1383,[5])

Altes Thalbuch von Ursern,[6])

*Ordnung der Schiffergesellen im Pfisterschiff von 1496[7]) und deren neue Ordnung von 1593,[8])

Vereinbarungen von 1532, 1544, 1575 und 1586 zwischen Luzern und Uri über das Verhältnis ihrer Schiffsleute zu einander,[9])

---

§ 2. [1]) Die mit * bezeichneten Quellen sind meines Wissens zum ersten Mal hier im Anhang abgedruckt worden.

[2]) Mémoires de la Société de l'histoire Romande (=Mémoires) XXX Nr. 805 und 1017. Das Datum des ersten Handelsvertrages liegt zwischen 1271 und 1273.

[3]) Mémoires XXXIII Nr. 1311 und 2187.

[4]) Geschichtsfreund (=Gfr.) VII, 135 zitiert = Us. O.

[5]) Gfr. XI, 183 zitiert = U. O.

[6]) Zeitschrift für schweizerisches Recht (=Zschr.) XII zitiert=T.B.Us.

[7]) Staatsarchiv Luzern. Zitiert = L. Pf. O.

[8]) Cod. ein eingebundenes auf Pergament geschriebenes Mscr. zitiert = L. Pf. O. v. 1593.

[9]) zum Teil abgedruckt in der „Rechtsschrift über die Freiheit der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee", Luzern 1838, die mir gütigst Herr Archivar Dr. von Liebenau gegeben hat. Die Originale liegen im Staatsarchiv Luzern.

Basler Schifferordnung von 1354.[10])
Ordnungen der Schiffleute von Laufenburg.[11])

III. Graubünden:

*Ordnung und Satzung der vier Porten an der Septimerstrasse von 1498,[12])
Viamalabrief von 1473,[13])
Beschlüsse der sechs Porten auf der untern Strasse bis 1640,[14])
*Rodordnung der Schmiedenzunft in Chur von 1592,[15])
Ordnung auf dem Zürichsee, aufgestellt von den drei Orten Zürich, Schwyz und Glarus im Jahre 1532,[16])
Vertrag dieser drei Orte mit den Bündnern von 1544,[17])
Säumerordnung von Horgen von 1452.[18])

Wie überall, so sind auch diese Quellen nicht alle gleich gut. Einmal sind einige sehr unvollständig, sodann stammen sie aus verschiedenen Gegenden und Zeiten, sodass sich für

[10]) Trouillat: Monuments de l'histoire de l'ancienne évêché de Bâle IV Nr. 26.

[11]) abgedruckt bei Vetter op. cit. 108 uff. Besonders zitiert: Der Lauffenknechten ordnung von 1441 = Lf. O.; Ordnung für den Verkehr nach Zurzach (undatiert) = Lf. Zz. O.; Ordnung der Laufenburger Karer v. 1401 Lf. K. O.

[12]) Bischöfliches Archiv in Chur: Oberhalbstein-Mappe 22. Zitiert = Sept. O.

[13]) Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht von Goldschmidt XXX, 60 publiziert von Wagner.

[14]) Diese Beschlüsse wurden nach einer Verfügung von 1601 in ein Portenbuch eingetragen. Die ersten Beschlüsse sind undatiert, sie werden zitiert als „Erster Portenbeschluss". Von diesem Portenbuch finden sich zwei Abschriften auf der Kantonsbibliothek in Chur.

[15]) Stadtarchiv Chur: Schriftensammlung der Schmidenzunft Bd. I fol. 255 uff. zitiert = Ch. O.

[16]) Eidgenössische Abschiede Bd. IV Abtlg. 1 b S. 1442. Daneben wurde ein Mscr. des Zürcher Staatsarchivs, Mappe Oberwasser, benützt. Zitiert = Z. S. O.

[17]) Zürcher Staatsarchiv eod.

[18]) Zürcher Staatsarchiv: altes Stadtbuch Bd. V Teil 2. fol. 330 a und b zitiert H. O.

ein bestimmtes Rechtsgebiet, in dem sie wirklich gegolten haben, einerseits nur sehr schwer das Fortschreiten in der Entwicklung erkennen lässt, anderseits eine einzelne Einrichtung nur im Vergleich mit denen in andern Gebieten sich vollkommener darlegt. Der Umstand, dass manche Quellen aus ziemlich später Zeit datiert sind, darf nicht zu sehr ins Gewicht fallen, weil viele eben die erste Aufzeichnung „alten Herkommens" sind. Im ganzen ergiebt sich dann wohl ein Bild, wie im Mittelalter die Transportverbände in der Schweiz durchschnittlich konstruiert waren, und welche Rechtssätze den Transport von Waren beherrschten.

Erster Teil.

Die Transportverbände.

I. Ursprung und Entwicklung.

§ 3. 1. Auf Grund der Dorfgemeinschaft.

Der Warentransport über die Alpen war ein grosses und gefahrvolles Unternehmen, dem ein Einzelner nicht gewachsen war, das vielmehr die vereinte Kraft vieler Menschen erforderte, die einem Willen gehorchten, sei es einem einzelnen Mann, oder einem Gesetz. Es gehörten nämlich zwei Dinge dazu: die Schaffung und Instandhaltung von Weg und Steg, und daneben der eigentliche Transport. Beides konnte in den Händen der gleichen Leute liegen, konnte aber auch getrennt sein. Wo nun frühe schon eine kräftige Regierung bestand, da war es deren Aufgabe, die Strassen und Brücken zu bauen. Dafür bezog sie dann von den Kaufleuten eine besondere Abgabe.[1]) In ältester Zeit hat der Landesherr auch den Transport selber betrieben, d. h. durch seine Leute besorgen lassen. So gab es z. B. im 9. Jahrhundert auf dem Wallensee vier königliche Schiffe, die man mit dem Handelsverkehr in Verbindung setzen darf.[2]) Für das spätere Mittelalter lässt sich das nicht mehr nachweisen. Die allgemeine Tendenz, in genossenschaftlicher Verbindung an grössere Unternehmungen heranzutreten, darf auch hier von vorne herein vermutet

§ 3. [1]) So im Wallis; vgl. die Verträge mit Mailand von 1272 und 1292. Vielleicht auch in Graubünden vgl. unten § 5 Anm. 11 jedenfalls in der Urkunde von 1387, wo Johann von Castelmur verspricht die Strasse über den Septimer zu bauen. Mohr, codex diplomaticus IV, Nr. 105 und 108.

[2]) Mohr, codex diplomaticus I. Nr. 26, 28 und 52. — eod. Nr. 56 als Beleg für den damals vorhandenen Handelsverkehr.

werden, zumal in Gegenden, wo keine kräftige Regierung bestand. Ueber die Entstehung dieser Transportverbände[3]) ist negativ zu sagen, dass sie nicht auf eine bewusste Gründung zurückzuführen sind, denn, mag man annehmen, dass die Gebirgsthäler erst mit Rücksicht auf den Verkehr zu dauerndem Wohnsitz gewählt wurden, oder dass sie schon früher besiedelt waren, ehe sich ein nennenswerter Verkehr entfaltete, so liegt in beiden Fällen eine Entwicklung vor, sei es des Verkehrs oder dessen organisierter Bewältigung. In der Zeit nun, aus der die Quellen vorliegen, war in beiden Beziehungen ein gewisser fester Zustand erwachsen. An einem bestimmten Beispiel sollen die dabei thätigen Kräfte geschildert werden, allerdings in mehr allgemeiner Weise, indem erst später die positiven Belege an ihrer Stelle folgen werden.

In dem kleinen hochgelegenen Thale Ursern lebten die Einwohner seit Alters in den Formen der deutschen Markgenossenschaft: sie hatten ihr Eigen im Gegensatz zur Allmend, sie wählten sich ihre Organe, gaben sich Gesetze, nahmen selber neue Genossen auf u. s. w.[4]) Einen Herrn, der über sie regiert hätte, gab es nicht. Ihr Thal wies sie auf die Viehzucht, da es für den Ackerbau schon zu hoch war, und ausserdem im Laufe der Zeit der zunehmende Verkehr über den Gotthard immer mehr Transportmittel heischte. Dieser bot für alle reichlich Beschäftigung, die namentlich auch im Winter nicht ausblieb. Aber um den Verkehr zu erhalten, mussten die Wege stets in guten Zustand gesetzt werden, und das war eine gewaltige Arbeit.[5]) So fand sich wie einst bei Besiedlung der Marken neben einem reichen Erwerbsfeld die Voraussetzung grosser und ständiger Anstrengung. Das gleiche Prinzip machte sich geltend: die

[3]) Dieses Wort wurde als allgemeinster Ausdruck gewählt, der ohne auf eine juristische Konstruktion zu weisen, doch bezeichnet, dass eine Mehrheit von Personen zu einem bestimmten Zwecke verbunden war.

[4]) Belegstellen finden sich in T. B. Us. und in den Urkunden des Kantons Uri, Gfr. XL — XLIV.

[5]) Vgl. die Aussagen in der Kundschaft über die Fürleite Gfr. XLIII, 12.

Genossen sind alle gleich, sie haben alle Anspruch an diesem Gewerbe Teil zu nehmen, wie sie dessen Last auch teilen. Die Folge war, dass sich keine Berufssäumer ausbildeten, die allein Waren befördert hätten, während andere Gemeindegenossen nur Bauern gewesen wären. Sondern jeder Fuhrmann war und blieb Thalmann und wird auch in den Verordnungen nur so, nie Säumer genannt. Der Warentransport erforderte, weil er die Thalleute mit der Aussenwelt in Berührung brachte, einen besonders geregelten Betrieb, der nur durch eine Organisation der Säumer und durch eigene Einrichtungen erreicht werden konnte. Je mehr sich das entwickelte, musste auch das ganze Gewerbe unter den andern Institutionen der Thalleute als ein besonderes erscheinen. Es war ein für die Politik des Landes sehr wichtiger Punkt geworden, und bestand so fort, unabhängig von der Thätigkeit der jeweils lebenden Säumer. Es ist dann natürlich, dass diese ganze Organisation mit einem eigenen Namen „der Teil" bezeichnet wird. Einem Missverständnis vorzubeugen, muss bemerkt werden, dass daraus nichts weiter folgt, als dass die Thätigkeit der Thalleute in einer Richtung hin scharf hervortrat.

Auch Uri bildete eine Markgenossenschaft[6]), aber die grössern Verhältnisse brachten es mit sich, dass nicht jeder Genosse Waren führte, und dass die erforderliche Organisation ihre natürliche Grundlage in der Dorfgenossenschaft fand. Diese beiden Gründe bewirkten, dass in Uri nur drei Gemeinden, nämlich Wassen, Silenen und Flüelen den Transport besorgten. Das hob die Genossen dieser Dörfer von den andern Thalleuten so hervor, dass es erklärlich ist, wenn sie „Fuhrleute" genannt wurden, und nicht mehr nur Thalleute.[7])

Die wirtschaftlichen Grundlagen waren in den Gebirgsgegenden Graubündens, durch welche die Pässe zogen, die

[6]) Vgl. Oechsli, die Anfänge der schweizerischen Eidgenossenschaft S. 215; ebenda S. 221 uff. findet sich eine Schilderung des Transportwesens über den Gotthard.

[7]) U. O. „und also daz ein jeklich koufman sol tuon sinem fuerman fuermans Recht" . . . .

gleichen wie in Ursern. Und wenn auch dort die Gemeinden politisch nicht so unabhängig waren, so übten doch weder der Bischof von Chur noch die andern zahlreichen weltlichen Herren einen wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung des Transportwesens aus, indem nämlich die Gemeindegenossenschaften, wie in Uri und Ursern, auf diesem Gebiete das Gesetzgebungsrecht ausübten.[8]) Die Form, in der uns die Transportverbände Graubündens erscheinen, ist die der Porten.[9]) Diese Bezeichnung war diesseits der Alpen nicht ursprünglich. Der Viamalabrief aus dem Jahre 1473 enthält sie noch nicht, auch an den Stellen nicht, wo er von Verbänden spricht, die später Porten hiessen.[10]) Port bedeutete nicht etwa die Vereinigung derjenigen, welche das Fuhrmannsgewerbe trieben. Ein Beweis liegt einmal darin, dass wie in Ursern, die Septimer-Ordnung nie von Säumern, sondern von „nachpuren" spricht, namentlich jedoch in dem Umstand, dass Salis-Marschlins im Jahre 1808 den Vorschlag machen konnte, dass nunmehr eine eigene Klasse seiner Landsleute sich dem Fuhrwesen allein widmen möge.[11]) Der Viamalabrief beurkundet die Gründung einer solchen Port, obwohl, wie bemerkt, der Name fehlt. In dieser Urkunde erklären der Graf von Werdenberg und die „nachpurschaften der dryen dörffer Tusis, Katz und Mazein", dass sie den Viamala-Weg gebaut haben auf ihre Kosten

[8]) Der Viamalabrief ist von den Nachburschaften und dem Grafen von Werdenberg erlassen. Dieser hatte sich darin gar keine Rechte vorbehalten; und als er zwei Jahre später die Herrschaften Heinzenberg, Tschapina und Thusis dem Bistum Chur verkaufte, da wird keine aus dem Transportwesen fliessende Abgabe erwähnt — soweit wenigstens Planta, die currätischen Herrschaften S. 377 diese Urkunde widergibt. — Die Septimer Ordnung weist auf keine Mitwirkung des Bischofs von Chur, während Salis-Seewis, Archiv f. d. Geschichte Graubündens Abth. I scriptores Bd. V S. 76 Anm. 74 bemerkt, dass eine Ordnung von 1471 vom Bischof mit Rat der Portensboten erlassen wurde.

[9]) aus dem Italienischen, wo es aber il porto heisst, wie auch in der Sept. O. 8, 9 noch das männliche Geschlecht angewendet wird.

[10]) „so denn wir mit Etlicher hilffe, Stur unnd rat, So die von Schams, Rinwald, Clefnertal und masogsertal uns gestürt und gethan haben".

[11]) Neuer Sammler IV, 161.

mit Unterstützung anderer Gemeinden, und dass sie zu diesem Bau jeden zugelassen haben, der in ihrem Lande ansessig war. Bedeutsam ist darin, dass nicht die Gemeinden als solche den Bau übernahmen, sondern eine Anzahl von Gemeindegenossen, welche dann allein die Port bildeten mit Ausschluss aller derer, die nicht am Bau thätig waren. Dass dies eine Ausnahme vom gewöhnlichen Zustand, nach welchem alle Genossen einer Gemeinde die Port bildeten, war, bezeugt eine Erklärung der Port Thusis aus dem Jahre 1664, dass sie nicht eine gemeine Port sei „sondern nur Particolar Persohnen".[12]) Eine weitere Besonderheit ist die, dass es sich um den Bau eines solch grossen Werkes handelte. Im allgemeinen waren die erforderlichen Arbeiten nicht derart, dass sich deswegen mehrere Gemeinden vereinigt hätten. Wenn dies der Hauptzweck der Porten gewesen wäre, so würde sich der Name kaum erklären lassen. Der wahre Grund ergiebt sich, wenn man auf die Heimat der Porten schaut, die südlichen Thäler der Alpen, das Bergell und Misox, welche von zahlreichen Gemeinden besiedelt waren. Da das Fuhrmannswesen rein innere Angelegenheit jeder Gemeinde war und diese für ihr Gebiet das Gewerbe allein ausüben wollte, so ergab sich für die Warenbeförderung eine unerträgliche Verzögerung durch das stete Umladen, sobald wieder das Gebiet einer neuen Gemeinde erreicht war. Deshalb vereinigten sich mehrere Dörfer zu einem für den Transport einheitlichen Bezirk, welcher Port geheissen wurde. Solcher Porten zählte die obere Strasse vier: Lenz, Tinzen, Stalla und das Bergell, die untere Strasse sechs: Räzüns und Katz, Thusis, Schambs, Rheinwald, Sankt Jakobsthal und das Misoxerthal.[13]) Nicht alle diese Porten

[12]) Anm. 7 in der Ausgabe des Viamala-Briefes.

[13]) Dies ist die Aufzählung in den Portenbeschlüssen. P. C. Planta: Die Bündner Alpenstrassen S. 27 zählt nur fünf Porten auf, und nennt die erste „Im Boden"; Sprecher: Geschichte der Republik der drei Bünde im 18. Jahrhundert II, 189 zieht Katz zur Port Thusis; auch Tagliabue dessen Vortrag über den Ursprung und die Entwicklung der Porten von Misox im Bündner Tagblatt 1892 Nr. 36—39 erschienen ist, giebt den Porten teilweise andere Namen.

bestanden wirklich aus mehreren Gemeinden, aber auch auf sie gieng dann die Bezeichnung über.[14]) Ferner konnte es da, wo mehrere Gemeinden eine Port bildeten, wie im Misoxerthal, im Laufe der Zeit geschehen, dass die eine Gemeinde den andern allmählich ihre Rechte abkaufte. Das that die Gemeinde Misocco mit Cabiolo Lostallo und Sorte.[15]) In erster Linie war also die Port eine geographische Bezeichnung; sie umfasste dann aber auch das ganze Transportwesen und wurde der Name für die Transportverbände Graubündens. So beginnt der erste Portenbeschluss: „Wir die sächs Porten .... thuendt kundt." — Gegen das Ende des XV. Jahrhunderts verbanden sich die Porten der beiden Strassen je zu einer Vereinigung.

Auch in einer von einer Herrschaft ganz abhängigen Dorfgenossenschaft, wie in Pfäffikon am Zürichsee, wo die Hofleute hauptsächlich Pilger von und nach Zürich führten, wurde der Transport ganz gleich wie in den freien Gemeinden des Hochgebirges betrieben, auf eigene Rechnung, nicht im Dienst der Herrschaft.[16]) In Küssnach lagen die Verhältnisse ähnlich wie in Thusis, indem ebenfalls nur bestimmte Dorfgenossen das Recht zum Transport besassen.[17])

Als Ergebnis dieser Ausführungen ist festzuhalten, dass überall kein Einzelner das Unternehmen in Händen hatte, sondern dass die Dorfgenossen das Gewerbe betrieben neben ihren sonstigen bäuerlichen Beschäftigungen.

[14]) Der Unterschied tritt im Portenbuch bei den Beschlüssen von 1617 zu Tage. Es werden die Boten aufgezählt: N. im Namen der Gemeind Rheinwald, J. M. für die Gemeind Schams, J. B. für die Port Thusis, P. M. für die Port Räzüns u. s. w.

[15]) Vgl. den erwähnten Vortrag von Tagliabue.

[16]) Kothing: Rechtsquellen des Kantons Schwyz S. 53 Nr. 27 und dazu das alte Stadtbuch von Zürich Bd. IV fol. 39.

[17]) Segesser: Rechtsgeschichte von Luzern II, 23 und Gfr. VII, 183.

§ 4. 2. In den Städten.

In den ersten Zeiten unterschieden sich die Städte weder wirtschaftlich noch rechtlich von der Dorfgenossenschaft.[1])

Die Ausbildung der einzelnen Handwerke und die darauf bestehende Zunftverfassung bringt dann eine Aenderung, welche sich auch im Fuhrmannswesen zeigt, wenngleich, wie in Chur, der alte Zustand im Wesen fortbestand. Zwar bildeten die Fuhrleute nirgends eine Zunft für sich, wohl aber waren sie mit den Fischern zu einer verbunden, oder der Zunftverfassung insofern unterworfen, als eine Zunft das Transportwesen leitete. Die wesentliche Bedeutung davon ist die, dass die Fuhrleute in den Städten meistens ihr Gewerbe als Beruf ausübten, eine weitere lag darin, dass ihre Verbände von der Stadt mit einem Recht beliehen wurden, wovon im nächsten Paragraphen gehandelt werden soll. Wie alle andern Gewerbe, so wurde auch das des Fuhrmanns von der Obrigkeit durch zahlreiche Ordnungen geregelt. Oft einigten sich auch mehrere Städte, um diese so wichtige Bedingung des Handels gemeinsam zu ordnen.

Die Verhältnisse in Chur zeigen einen engen Anschluss an die Transportverbände in den Dorfgemeinschaften. Bis Ende des 14. Jahrhunderts wurde dort die „Porterey“ vom Bischof, dann von der Bürgerschaft als Teil des Schmiedegewerbes geleitet.[2]) Die Fuhrleute brauchten dieser Zunft nicht anzugehören, da Nichtzünftige ebenfalls dieses Gewerbe ausüben konnten; noch bildeten sie selber eine Zunft.[3]) Sie waren einer Ordnung unterworfen, die aber nicht sie aufstellten.[4]) Mit dem Bau der Strassen hatten sie nichts zu thun, sondern das besorgte die Stadt.[5]) Auch lässt sich sonst

---

§ 4. [1]) Heusler: Institutionen des deutschen Privatrechts I, 306.

[2]) Eichhorn: Episcopatus curiensis, codex probationum Nr. CXIII. Schiedspruch von 1422. — Einleitung zur Ch. O.

[3]) Ch. O. 2.

[4]) ergiebt sich aus der Ch. O.

[5]) Ch. O. 14.

nichts nachweisen, das die einzelnen Fuhrleute mit einander näher verbunden hätte.

Im Wallis findet sich, wie bemerkt, die erste Beurkundung über eine Organisation der Warenbeförderung. Zwar liessen sich die Kaufleute von Mailand im Vertrag von 1272 versprechen, dass die Fuhrleute ohne Zustimmung des Bischofs von Sitten nicht „aliquod sacramentum sive convenciones promissiones sive pacta de ballis portandis in preiudicium mercantorum" schliessen dürfen.[6]) Ob die Fuhrleute von Leuk sich diese Bewilligung einholten, ist nicht gesagt, jedenfalls schlossen sie, die „vectuarii tocius parochie de Leuca" mit der „communitas hominum de Leuca" eine Vereinbarung über eine Fahrordnung, traten also als eine vertragschliessende Gesamtheit, die verschieden und unabhängig von der Bürgerschaft war, auf. Wenn schon weitere Anhaltspunkte über ein gemeinsames Handeln in anderer Beziehung fehlen, so ergiebt doch dieser eine, dass die Verbindung eine engere wie in Chur war, wo ein solcher gemeinsamer Akt der Fuhrleute auf Grund der bestehenden Ordnung gar nicht vorkommen konnte. In Saint-Maurice wurde das Fuhrmannsgewerbe von den Wirten als Nebenbeschäftigung ausgeübt.[7]) Die Obrigkeit erliess die Ordnung, ohne dass den Wirten ein Mitbestimmungsrecht zugestanden hätte.

In Zürich, Basel und Luzern waren die Schiffleute zu einer Gesellschaft geordnet, in den beiden ersten Städten ferner mit den Fischern zu einer Zunft verbunden. Doch hatte diese Vereinigung nur öffentlich rechtliche Bedeutung, denn privatrechtlich blieben beide Gesellschaften getrennt, weil jede ihr eigenes Vermögen, ihre „Büchse", behielt. Eine Fusion war

[6]) In diesem Vertrag sicherten sich die Mailänder überhaupt einen ziemlichen Einfluss auf das Transportwesen, so z. B. bei der Wahl des „ponderator ballarum" in Brieg. — In den italienischen Städten findet sich das Verbot, dass sich die Fuhrleute nicht vereinigen sollen, öfters. Vgl. Lattes: Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città Italiane S. 235 Anm. 3.

[7]) Deshalb fehlt auch die Bezeichnung „vectuarius" in der Ordnung von 1320.

möglich.[8]) In Zürich und Luzern gab es mehrere Gesellschaften von Schiffleuten. Einmal waren diejenigen, welche auf dem See, dem Oberwasser, fuhren, getrennt von denen, die auf dem Fluss, dem Niederwasser, thätig waren. Sodann bestanden auf dem See selbst mehrere Gesellschaften, in Luzern die der Sankt Niklausfähren und die der Gesellen des Pfisternauens oder Marktschiffes. Ihnen entsprachen in Flüelen zwei ebensogenannte Schifferverbände.[9])

Unter diesen Schiffergesellschaften lässt sich hier schon folgende Unterscheidung machen. Die einen führten den Transport auf einem gemeinsamen Schiff aus, und besassen also die Transportmittel gemeinsam, wie die Gesellen des Pfisternauens. Bei den andern war das nicht der Fall; den Schiffleuten in Basel war es direkt verboten „enhein gemein schiff ze han", selbst der eine mit dem andern durfte nicht ein Schiff zusammen besitzen.[10]) Diese Verschiedenheit lässt sich im allgemeinen (im einzelnen Fall mögen andere Ursachen entscheidend gewesen sein) auf die Scheidung von Fluss- und Seeschiffahrt zurück führen. Auf dem See war der Betrieb mittelst grösserer Schiffe sowohl des Arbeitserfolges als auch der gerade auf dem Vierwaldstättersee nicht immer ungefähr-

[8]) Basler Schifferbrief; L. Pf. O.; Zürcher Stadtbuch Bd. IV Nr. 1329. „Des ersten wie sich vischer und schifflüt, das ein zunft ist mit ordnung halten sullent. Welicher ein vischverköffer wil sin und das triben der sol kein schiffman nit sin. Es sol ouch kein schiffman kein vischverköffer sin noch das triben. Aber die so das Wasser abvarent mugent wol vischen und die visch so sy vachend verkoffen . . . . Wellent sy aber ir büchsen zesamen schüten und ein gesellschaft sin das mugent sy ouch wol tun . . . ."

[9]) Vgl. die erwähnte Rechtsschrift des Kantons Luzern. Für Zürich sei folgende Stelle aus einem Msc. des zürcher. Staatsarchivs mitgeteilt: „Extract der Ordnung so meine gn. H. allhiesigen Schiffleuthen so das Oberwasser fahrend und in zween theil oder gesellschafften getheilt sind anno 1438 ertheilt und Ao. 1498 wiederumb bestätet habend . . . Item und an wellicher gesellschafft die wuch je ist, die soll das Merktschiff gen Rapperschwyl führen, das auch in dieselben wuchen dienen soll". —

[10]) Basler Schifferbrief.

lichen Stürme wegen geboten. Und da der Wind ausbleiben konnte, so mussten die Schiffe mit Rücksicht auf eine einigermassen schleunige Beförderung mit Ruderern versehen sein.[11]) Das führte zu gemeinsamem Bau und zu gemeinsamem Betrieb von Schiffen.[12]) Auf den Flüssen dagegen, bei denen nur die Thalfahrt in Betracht kommt, ersetzt die treibende Kraft des Wassers die menschliche Arbeit und macht den Betrieb auch auf kleinen Schiffen lohnend.[13])

Eine sehr interessante Erscheinung sind die „Gemeinschaften", welche die Schiffleute von Laufenburg hauptsächlich für die Märkte in Zurzach bildeten.[14]) Diese Märkte fanden zweimal im Jahr statt und für jeden wurde eine besondere Gemeinschaft, welche den ganzen Transport in der Zeit von acht Tagen vor bis acht Tagen nach dem Markte auf gemeinsame Rechnung besorgte, errichtet.[15]) Daneben trieben sie auch den Fisch- und den Schiffhandel während dieser Zeit in Gemeinschaft.[16]) Nach jedem Markt erfolgte dann eine Liqui-

[11]) Das grosse Schiff z. B., das zwischen Küssnach und Luzern verkehrte, hatte mehr wie achtzehn Ruder. Segesser II 23 Ziff. 11 des Schiedspruches von 1376. — Es ist dort nichts von Knechten gesagt.

[12]) L. Pf. O. 5.

[13]) Vgl. allerdings Geering 187, der Rheinschiffe mit 5—6 Mann Bedienung nennt. Es lag da aber wahrscheinlich ein Betrieb mit Knechten vor.

[14]) Lf. Zz. O. 1 (die Numerierung findet sich nicht bei Vetter, sie geschieht hier der Bequemlichkeit wegen) „ . . . so aber gemeiner gesellen dass geferdt were, so soll der gewin in die gemeine büchsen kommen und sollendt die so das geverdt thunt, zu den Zurzach Markhten und in andern gemeinschaften, den Meistern gebürliche Rechnung geben". Solche Gemeinschaften konnten auch noch für andere Strecken gebildet werden eod. Art. 17.

[15]) Lf. Zz. O. 8. „. . . . was sy gewinen acht tag vor nach dem Markht uff beiden Zurzach Markhten, so lang das gefert werth mit füeren von Zurzach gen Basel, was sy füeren und im Laufen dieweil gewinnen, das soll alles in gemeinschafft sein und khomen, und darnach denendhin was jeder gewint, das soll ime bleiben."

[16]) Lf. Zz. O. 1. „. . . . Und nach ussgang derselben Markhten so soll die gemeinschafft ab sein".

dation.[17]) Ueber das Alter dieser Verbände lässt sich nur sagen, dass sie die Lf. O. von 1441 als etwas ganz gewöhnliches erwähnt.[18]) Zur Erklärung dient vielleicht folgende Vermutung. Bei Laufenburg verhindern die Felsen im Flusse die Schiffahrt. Nur leere Schiffe können an Seilen durchgelassen werden. Diese Arbeit verrichteten die Laufenknechte, welche einen Verband unter sich bildeten, in dem z. B. der kranke Geselle gleichen Anspruch auf Lohn hatte, wie die anderen. Höchst wahrscheinlich bestand daneben noch eine andere Verbindung, die der Schiffleute, welche die Waren dann unterhalb des Laufen weiter führten.[19]) Als nun die Zurzacher Märkte und mit ihnen der Verkehr sich entwickelte, da haben sich wohl die Laufenknechte das Recht errungen, mit den Schiffleuten in Gemeinschaft zu sein, denn der Transport trägt stets mehr ein, als blosse Hülfeleistungen.

[17]) Lf. Zz. O. 1 und 10.

[18]) Lf. O. 4. Ueber die falsche Datierung bei Vetter siehe Geering 185.

[19]) Einmal weist die verschiedene Thätigkeit auf eine solche Trennung; sodann wird im Titel der Lf. Zz. O. unterschieden: Schiffleute und Laufenknechte. — Auch die Fuhrleute in Laufenburg, die „Karer“ waren zu einem besondern Verband vereinigt. Die Ordnung bespricht nur die Rechte des Einzelnen und sagt nichts über die Organisation und die Art der Verbindung.

§ 5. II. Das Objekt der Vereinigung.

Der Zweck aller dieser Verbände war die Besorgung des Transportes von Waren und Personen innerhalb eines bestimmten Gebietes und zwar auf sehr realer Grundlage, indem sie alle eine Art Monopol besassen.

Zu den Regalien des Königs gehörten unter andern die flumina navigabilia und die viae publicae. Darunter fiel in erster Linie deren Benützung für den Transport. Dieses Recht konnte der König verleihen; und frühe schon finden sich solche Verleihungen an Bischöfe und Klöster auch in der Schweiz.[1]) Darauf führten auch die Porten der obern Strasse ihren Ursprung zurück, doch ist es keineswegs sicher.[2]) Für Ursern ist es nicht unwahrscheinlich, indem das Habsburger Urbar eine Abgabe „Teilballe" erwähnt, die sich auf den Transport bezieht.[3]) Immerhin hat man nicht anzunehmen, dass auf die Verleihung dieses Rechts hin sich nun die Transportverbände konstituiert hätten, denn ein Verkehr und dessen Besorgung bestand auch früher schon. Jedenfalls besassen alle Transportgemeinden ein solches Monopol faktisch; wie es mit dessen rechtlicher Begründung stand, muss dahingestellt sein. In den Städten jedoch ist sie überall sicher; sie bekundet sich in den Schifferbriefen und den Ver-

§ 5. [1]) Mohr I Nr. 26, 28 und 52. Der Bischof von Chur hatte das Recht nach den vier königlichen Schiffen auf dem Wallensee ein Schiff zu laden, ursprünglich gegen eine Abgabe, von der ihn die erwähnten Urkunden eben befreiten. — Eine andere sehr alte Verleihung ist die an das Kloster Einsiedeln aus dem Jahre 965 „navigium cum naulo". Hartmann: Annalium Hereni Dei parae matris 76.

[2]) Planta: Bündner Alpenstrassen S. 27.

[3]) Quellen zur Schweizer Geschichte XIV 286 (vgl. weiter unten § 8 Anm. 12). Auch Oechsli 227, vermutet eine solche Verleihung. — In Uri hatten faktisch nur die Säumer der drei Teile Wassen, Silenen und Flüelen ein Monopol. Ueber seine Begründung und Verleihung ist nichts ersichtlich.

ordnungen. Bei einzelnen Verbänden, wie z. B. den Fischergesellen im Pfisternauen, wurde wohl gleich bei der Entstehung dieses Recht verliehen.

In den Quellen kommt für die Schiffahrt der Ausdruck vor „die schiffung", „das gfert", und „das far".[4]) Seinem Inhalte nach bestand das Monopol oder die Gerechtsame darin, dass nur der Berechtigte Waren und Leute befördern durfte auf einem bestimmten Gebiet. Der Umfang dieses Rechts war ein verschiedener. In den Städten, wo mehrere Gesellschaften neben einander existierten, da konnte keine allein zu allem Transport befugt sein. Deshalb war das Monopol beschränkt, entweder auf bestimmte Tage[5]), oder auf eine bestimmte Strecke[6]), auf bestimmte Waren[7]) und Personen[8]). Ausschliesslich war dagegen die Berechtigung in den Gebirgsgemeinden auf ihrem Gebiet. Doch wurden dort gewisse Leute davon befreit, ganz oder teilweise gegen einen anderweitigen Ersatz, der Verschatz[9]), meistens aber „Fürleite" hiess[10]). Dieser letztere Ausdruck bezeichnete noch eine andere Abgabe, welche von jeder Ware erhoben wurde wegen der Kosten des Strassenunterhaltes[11])[12]), und welcher das Weggeld, das

[4]) Z. S. O. 8 „mit schiffung ferggen" — L. Pf. O. v. 1593 „am Mittwuchen soll das gfert der Pfisterleuten sein". Vertrag v. 1438 zwischen Basel und Laufenburg; Vetter 121 „das geverte des Rheins". — Segesser II, 23.

[5]) Vgl. vorherige Anmerkung.

[6]) Die drei Schiffmeister der Z. S. O. hatten das Recht, alle Waren von Zürich nach Wallenstatt zu führen. Vgl. die Begrenzungen in Art. 7 und 8.

[7]) Vereinbarung zwischen Luzern und Uri v. 1544, vgl. unten § 9 bei Anm. 22.

[8]) Die Hofleute von Pfeffikon führten anscheinend nur Pilger.

[9]) Segesser II, 23. Ziffer 1, 9 und 11 des Schiedspruchs.

[10]) Vereinbarungen zwischen Luzern und Uri von 1532 und 1544. Vgl. unten § 9 Anm. 21. — Ch. O. 9 und 10. — Auf der Septimerstrasse hiess es wahrscheinlich Rodgeld Sept. O. 2.

[11]) Urkunde von 1491. Gfr. XLIV, 184. Vgl. auch Schinz: Beiträge zur näheren Kenntnis des Schweizerlandes S. 173. Vielleicht war auch in Graubünden, wo die Fürleite ebenfalls vorkommt, dieses die Bedeutung. Vgl. Mohr II, S. 120 (Rodel von Chur) „Hi sunt redditus . .

von Fussgängern bezahlt wurde, entsprach.[13]) So waren die Schwyzer und Unterwaldner sowohl von dem Monopol als der Fürleite in Uri befreit für die von ihnen erzeugten Waren.[14]) Diese Abgaben gehörten auch den Fuhrleuten und wurden von ihren Beamten erhoben und nötigenfalls eingeklagt.[15]) In dem Monopol bestand die Vermögensbasis der Transportverbände und deren Zweck war die möglichste Ausnützung desselben.

Der Berechtigung standen bestimmte Pflichten gegenüber, die entweder von der städtischen Obrigkeit oder von den Dorfgenossenschaften, den Porten und Teilen auferlegt wurden. In erster Linie ruhte auf ihnen der Transportzwang;[16]) ihm zu genügen, mussten die Strassen verbessert und Brücken neu hergestellt werden. Für die Schiffleute kam in dieser Beziehung der Bau von Schiffen in Betracht, für das Zürcher-

in valle Brigallie: et primo pedagium apud Vicum supranum quod vulgariter dicitur Fürlaiti" ferner in einer Tauschurkunde von 960 (Mohr I Nr. 56) „vallem quoque pergallie . . . . et teloneum in ipsa valle ab intinerantibus emptoribus persolis consuetum. Mohr 2 Nr. 158 theoloneum parvum quod vulgariter dicitur furlaiti".

[12]) Eine dritte Bedeutung des Wortes war die einer Taxe, die der Käufer von allen Waren gab, die in Uri von Fremden verkauft wurden (Definition von Cysat, wie sie Segesser II, 23 anführt), vgl. dazu die Urkunde von 1491 im Gfr. XLIV, 184. Auch im Kanton Tessin spielte sie eine grosse Rolle. Im allgemeinen wurde sie nicht erhoben von den Waren, die ins Land zum dortigen Verbrauch und nicht zum „Fürkauf" geführt wurden. — Das „Fürleitgut" des Viamala-Briefes und die Stelle in der U. O. „die er ze fürleiti oder uf sinen rossen fueren welle" giebt noch eine andere Bedeutung, welche wohl die ursprüngliche ist: es handelt sich um einen Transport, bei welchem der Fuhrmann nicht seine Pferde verwendet, sondern nur als Führer dient vorwärts leitet.

[13]) Zollverordnung für den Platifer von 1641. (Mscr. der juristischen Bibliothek in Zürich S. 361) „jeder Mensch, fremd oder heimbsch, so am Platifer fürgeht zu Fuss ob sich oder nichtsich soll Weggeld geben," vgl. auch Hoernigk: de jure postarum (1649) S. 253 Weggeld: quae soli publici ratione a transeuntibus pro itinerum securitate solvuntur.

[14]) Vgl. oben Anm. 12. Urkunde von 1491 und Kundschaft nach 1422 Gfr. XLIII, 12.

[15]) T. B. Us. 52 und 53. — Urkunde von 1468 Gfr. XLIII, 103.

[16]) Belegstellen und Näheres weiter unten § 12.

Niederwasser auch die Offenhaltung des Flusslaufes.[17]) Im ersten Portenbeschluss wird der Wegbau als Pflicht jeder Gemeinde geboten;[18]) in Uri sollte jeder Kilcher im Jahr ein Tagwerk dazu verrichten, gleichgiltig ob er Säumer war oder nicht;[19]) dafür zahlten dann seine Waren keine Fürleite.[20])

[17]) Vgl. weiter unten § 6 Anm. 9.

[18]) „dz ein iede Gemeindt unserer sächs portten ihr stäg und wäg auch Bruckhen soll guott machen, so weit ihr Portt zuo machen schuldig ist". Vgl. auch Sept. O. 7.

[19]) Kundschaft nach 1422 Gfr. XLIII, 12.

[20]) Nur die drei Dörfer hatten das Monopol, die andern Urner durften aber ihre Waren frei führen. Urkunde von 1491 Gfr. XLIV, 184.

III. Die Organisation.

§ 6. 1. Die Mitgliedschaft.

Eine Bestätigung des Vorhergegangenen findet sich namentlich in der Art und Weise, wie die Mitgliedschaft geregelt war. In den Gebirgsgemeinden, in Uri, Ursern und Graubünden konnte jeder Dorfgenosse Säumer sein. Er brauchte sich nur zu melden, damit man wusste, wer wirklich das Fuhrmannsgewerbe treiben wollte. Dazu waren im Jahr ein oder zwei Tage festgesetzt, an denen sich alle anmelden sollten, nicht nur die Neueintretenden.[1]) Eine Zurückweisung gab es nicht; es war nur erforderlich, dass der, welcher Fuhrmann werden wollte, wirklich in der Lage war, Waren zu führen, also mit Wagen, Tieren und Geschirr sich versehen konnte.[2]) Eine Ausrüstung aus gemeinsamen Mitteln, entsprechend dem Bau eines gemeinsamen Schiffes, gab es nicht. Gleich wurde es auch in Chur gehalten, nur sollte dort der Nichtzünftige ein Eintrittsgeld erlegen; sonst stand es auch jedem Bürger frei, Fuhrmann zu werden.[3]) Beschränkt war die Anzahl in Thusis. — Häufig musste der Fuhrmann eine Tröstung (Kaution) leisten;[4]) das war genau geregelt: in Chur wurde ein Bürge gestellt und dieser musste dem Rat genehm und durfte nicht selber Fuhrmann sein.[5]) In Thusis sollte alle Jahre nachgesehen werden, ob die Tröstung noch kräftig sei.[6]) In die Gemeinschaften der Schiffleute von Laufenburg konnte jeder Laufenknecht, der „sein gelt in gemeinschaft

§ 6. [1]) T. B. Us. 44, 56 — Ch. O. 1, 2.

[2]) Ch. O. 4; gilt aber überall, da der Fuhrmann stets zum wirklichen fahren verpflichtet war.

[3]) Ch. O. 2.

[4]) Ch. O. 3. Viamalabrief 1 gegen das Ende, 4, 6. — In den Porten der untern Strasse wurde es 1611, aber nicht allgemein, eingeführt.

[5]) Ch. O. 3.

[6]) Viamalabrief 6.

legte", eintreten. Das wird in der Laufenknechtenordnung (Art. 4) gesagt, während die Lf. Zz. O. davon gänzlich schweigt, so dass wir also nicht direkt erfahren, ob die eigentlichen Schiffleute auch Geld in Gemeinschaft legen mussten. Das scheint mir nicht der Fall gewesen zu sein. Die Laufenknechte traten in den Verband der Schiffleute zu einer Gemeinschaft ein. Während aber die Schiffleute sich schon im Besitz von Schiffen und des nötigen Handwerkszeuges befanden, waren es die Laufenknechte nicht. Statt dessen legten sie Geld in die Gemeinschaft. Bei der Fassung „ihr Gelt" haben wir nicht etwa an das ganze Vermögen zu denken, sondern an eine fest bestimmte Summe.

Ueber die Aufnahme neuer Gesellen stand den Luzerner Pfisterschiffgesellen die Bestimmung zu, immerhin durften sie einen tüchtigen Burschen nicht abweisen.[7]) Einen Eintrittszwang konnten die Basler Schiffleute ausüben.[8])

Auf andere Weise war die Mitgliedschaft bei einigen bis jetzt noch nicht näher berührten Verbänden bestellt. Da sind nämlich zwei Gruppen von Beteiligten zu unterscheiden, von denen jede unter sich einen Verband bildete. Es betrifft diese die Unterscheidung von Meistern und Gesellen oder Knechten.

In Zürich war das Niederwasserfahr an eine bestimmte Anzahl Meister verliehen; einmal waren es acht, dann wurden es im Lauf der Zeit weit mehr und später ward ihre Zahl auf sechszehn vermindert.[9]) Diese Meister betrieben die

[7]) L. Pf. O. 1.

[8]) Basler Schifferbrief.

[9]) Zürcher Schifferordnung für das Niederwasser von 1429 (im alten Stadtbuch Bd. V Teil 1 fol. 79) „Hinfür söllen uff unserm niderwasser far nit mer dann acht schifflüt oder meister des fars sin und vier knecht . . . und dieselben meister und knecht sönd ouch wir zu erwellen haben". — eod. Bd. V Teil 2 fol. 27 a: „Unser herren burgermeister etc. haben sich erkennt das die schifflüt am niederwasser bis an sechtzechen absterben und dannen hieruff das vare nit me dann sechtzechen genommen und achtzechen teile da sin und der XVIII teilen einer unser gemeinen statt an allen costen und abgang und ein teile den genannten schifflüten damit die mag ze machent gevolgen und werden söllent 1461".

Schiffahrt mit Hülfe von Knechten. Sowohl Meister wie Knechte wurden alljährlich vom Bürgermeister gewählt oder bestätigt. Später wurde das Amt eines Meisters lebenslänglich.[10]) Die Meister verwalteten und übten das Niederwasserfahr gemeinsam aus, sodass sie erst den Gewinn teilten. Dieser wurde in achtzehn gleiche Teile zerlegt, von denen einer zur Korrektion der Limmat verwendet wurde, ein weiterer der Stadt zufiel und die übrigen sechszehn den Meistern gehörten.[11])

Als im Jahre 1532 die drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus eine gemeinsame Ordnung für die Schiffahrt auf dem Zürichsee anstrebten, da wurde auch dieses System angewandt, indem nämlich jeder Ort einen Schiffmeister wählte, die „theil und gemein haben, was sy führen von Zürich untz gan Wallastadt", denen also gemeinsam das Monopol verliehen wurde. Unter ihnen standen dann Schiffleute oder Knechte.[12])

Auch bei den Laufenburger Schiffleuten findet sich die Einteilung in Meister und Gesellen,[13]) und diese Organisation besteht weiter in den „Gemeinschaften";[14]) doch ist die Stellung der Meister darin nicht ganz sicher zu bestimmen. Zwar standen ihnen verschiedene besondere Befugnisse zu, aber sie hatten nicht alleine „teil und gemein" dessen, was sie führten, sondern die Schiffleute und Laufenknechte waren mit in der Gemeinschaft. Nach einer Stelle der Lf. Zz. O. kann man den Unterschied zwischen Meister und Gesellen dahin bestimmen, dass

[10]) Vgl. die vorhergehende Anm. Man wartete, bis die Ueberzähligen gestorben waren.

[11]) In der Ordnung von 1429 hatte die Stadt auf einen Anteil verzichtet, „und sollen ouch nunhinfür wir von unser statt wegen keinen teyl zm fär mer haben noch nemmen, sondern das den schiflüten blïben, damit die schiflüt dester bass mit schiff und gschirr besorgen mogint".

[12]) Z. S. O. 16, 20.

[13]) Das folgt daraus, dass die Lf. O. die Meister nicht erwähnt, wohl aber die Lf. Zz. O. und zwar nicht als eine Besonderheit der Gemeinschaften (vgl. Art. 1 am Anfang).

[14]) Lf. Zz. O. 1, 4, 9, 16.

jene, aber nicht diese das Recht hatten, alleine zu fahren.[15]) Daraus lässt sich schliessen, dass jeder Geselle, wenn er die erforderliche berufliche Geschicklichkeit erlangt hatte, Meister werden konnte,[16]) und dass also die Zahl der Meister nicht beschränkt war.

Die Verwendung von Knechten trifft man auch noch anderswo; doch bildeten sie dort keinen Bestandteil in der Organisation der Transportverbände.[17])

§ 7. 2. Die Organe.

Unter diesem Titel sollen nicht nur die von den Verbänden selbst gewählten Organe, sondern auch die sonst dem Transportwesen vorgesetzten Beamten behandelt werden.

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung sowohl unter den Fuhrleuten als nach Aussen hin bedurfte es einer Aufsicht und Leitung, welche dem fast überall vorkommenden „Teiler" anvertraut war.[2]) Die lateinische Bezeichnung ist partitor ballarum und zeigt noch deutlicher die Hauptfunktion dieses Beamten, welche darin bestand, dass er die zu befördernden Waren auf die Fuhrleute verteilte, ferner die Waren, welche frei waren, und nicht dem Monopol unterlagen, ausschied.[2]) Das war auch die Aufgabe der Schiffmeister in Luzern und des Rodmeisters[3]) in Chur, wo ausserdem noch ein Hausmeister amtete, welcher nur die Waren den einzelnen Fuhr-

[15]) Art. 9 . . . . „welcher Meister und nit knecht ist und selbs faren kann."

[16]) Darauf weist auch die Vorschrift der Lf. Zz. O. 1, dass die Alten die Jungen unterweisen und diese den alten Meistern gehorsam sein sollen.

[17]) Viamalabrief, Us. O., Lf. O. 4.

§ 7. [1]) Leuk, Saint-Maurice, Ursern, Uri, Viamalabrief, Portenbeschlüsse.

[2]) T. B. Us. 52. Die Stelle ist im Einzelnen nicht ganz klar.

[3]) L. Pf. O. 6, Ch. O. 9, 16.

leuten zuwies, oder, wie der Ausdruck lautete, die Fuhrleute aufbot.[4]) Ueberdies hatte der Teiler bisweilen die Fürleite oder die Bussen einzuziehen, wenn dafür nicht besondere Leute ernannt waren.[5])

An der Spitze der Pfisterschiffgesellen stand ein Nauen- oder Lohnmeister,[6]) der ausser den Lohn einzuziehen, namentlich das Schiff zu bewachen hatte.[7]) Er wie die Organe der Port Thusis wurden von den Fuhrleuten[8]) gewählt,[9]) während sonst überall der Teiler, Rodmeister und die andern Beamten von der Dorfgenossenschaft,[10]) bezw. von der Obrigkeit ernannt wurden.[11]) — Wo es Meister und Knechte gab, da gehörten

[4]) Ch. O. 5.

[5]) In Uri und Ursern zogen die die Fürleiti ein (T. B. Us. 52 und 53, und Urkunde von 1468 Gfr. XLIII, 103), während besondere Kläger für die Bussen gewählt waren. U. O. und Us. O. In Graubünden, wenigstens in den Porten der untern Strasse gab es besondere Fürleiter, während die Teiler die Bussen einzogen.

[6]) Dass Lohn- und Nauenmeister die gleiche Person war, ergiebt sich aus der L. Pf. O. v. 1593, wo ein Abschnitt überschrieben ist „des Nauen- oder Lohnmeisters Ampt, Pflicht und Bevelch".

[7]) L. Pf. O. 2.

[8]) Die Bezeichnung „Fuhrleute" auch für die Schiffleute wird noch öfters vorkommen; sie ist übrigens auch quellenmässig, vgl. Abschiede Bd. IV. Teil 1 a. S. 270, VIII.

[9]) Viamalabrief 7. — Dass der Nauenmeister von den Gesellen gewählt wurde, folgere ich daraus, dass in der von dem Rat erlassenen L. Pf. O. zwar von „unsern Schiffmeistern", aber von „dem Nauenmeister" gesprochen wird.

[10]) T. B. Us. 56. Die Thalleute und nicht die Säumer wählten ihn. In Ursern gab es übrigens zwei Teiler (eod. Art. 52, 53) einen Ober- und einen Unterteiler. Der eine amtete auf dem Gotthard, der andere unten in Göschenen. Da beide die gleichen Funktionen hatten, so ist nicht an eine Ueberordnung zu denken. Das Thalbuch spricht auch meistens nur von „der Teiler".

[11]) Leuk, Ch. O. 1, für Luzern siehe oben Anm. 9. In Sitten wurde das Amt ursprünglich vom Bischof besetzt, dann von ihm der Bürgerschaft zu Lehen gegeben. Diese verlieh es an einzelne Bürger, die es weiter veräusserten ganz oder teilweise. Monuments XXX Nr. 831 vom Jahre 1276; XXXI Nr. 1584 Veräusserung des officium divisionis seu de la partison ballarum; XXXII Nr. 1642.

natürlich jenen die Regierungsbefugnisse ohne weiteres. In den Laufenburger Gemeinschaften wählten sich die Gesellen jedoch noch besondere Beamte: zunächst zwei Männer (in der Lf. Zz. O. die Rechner oder die zwei Meister bezeichnet), welche das Rechnungswesen besorgten und den Transportbetrieb überwachten,[12]) ferner drei oder vier Leute, die zu Zurzach die Transportgeschäfte abschlossen. Was diese letztern anbelangt, so ergiebt sich aus der Lf. Zz. O. nicht, ob sie zur Gemeinschaft gehörten.[13]) Daneben bestand noch ein Oberaufsichtsrecht der Meister.[14])

Ueber die Dauer des Amtes wird aus Thusis bekundet, dass der Teiler alle Jahre neu gewählt werden sollte;[15]) bei den Gemeinschaften scheinen mit jeder neuen Bildung auch neue Wahlen verbunden gewesen zu sein.

In den Städten gab es noch besondere Behörden, welche die Ausführung des Transportes kontrollierten. Als Schiffbeschauer amteten in Zürich die Schiffertiger oder Fergmeister, die ursprünglich vom Rat bestellt, dann aber von den Schiffleuten gewählt wurden, je zwei für einen Monat.[16]) Ebenso ernannten die drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus neben den Schiffmeistern noch je einen Mann, der die abfahrenden Schiffe besichtigte und sonst noch manche Kompetenzen hatte.[17])

[12]) Lf. Zz. O. 4. Diese zwei sind wohl in Art. 1 gemeint unter „wann dan die zwen Meister das Schiff oder das Gfert ordnen".

[13]) Lf. Zz. O. 5

[14]) Lf. Zz. O. 4. Von den Rechnern heisst es da, „dieselben zwen sollendt inen den Meistern Rechnung thun umb alles das inen worden ist."

[15]) Viamalabrief 7, T. B. Us. 56, 99.

[16]) Nach einem Msc. des Zürcher Staatsarchivs. Mappe Oberwasser. Der frühere Zustand ist aus dem alten Stadtbuch Bd. V Teil 1 fol. 76 a ersichtlich.

[17]) Z. S. O. 5, 6, 10.

§ 8. 3. Rechte und Pflichten der Fuhrleute.

Der Fuhrmann, der sich angemeldet hatte, oder in eine Gesellschaft eingetreten war, suchte damit an den Vorteilen des Monopols zu partizipieren. Ein Gewinn musste aber erst durch Arbeit ausgelöst werden, und dazu standen zwei Wege offen: entweder leistete die Gesamtheit die Arbeit und verteilte dann den Anteil am Gewinn auf den Einzelnen, oder ein Jeder führte seine Arbeit aus und ihm fiel dann der Erlös selber direkt zu. Die erstere Art und Weise wurde von den Schiffmeistern beobachtet. Auch die Gemeinschaften der Laufenburger Schiffleute und Laufenknechte betrieben den Transport auf gemeinsame Rechnung, auf welche sogar das, was die Gesellen während einer Fahrt verzehrten, geschrieben wurde.[1]) Der Anteil des Einzelnen bestand in einer Quote des Reinertrags. Dafür lässt sich zwar kein Quellenzeugnis anführen, aber es folgt daraus, dass der Lohn jeweilen abgeliefert werden musste.[2]) Es ist auch nicht daran zu denken, dass den Schiffleuten nur ein fixer Lohn zukam, weil sie eben in Gemeinschaft waren. Schliesslich könnte man annehmen, dass sich der Anteil nach der geleisteten Arbeit bemass, allein dann müsste eine bestimmte Reihenfolge aufgestellt sein, und auf eine solche deutet gar nichts in der Lf. Zz. O. Die Gesellen verrichteten ihre Arbeit nach den Anordnungen der Beamten.[3]) Wahrscheinlich waren die Meister bei der Gewinnverteilung begünstigt; die Ordnung äussert sich wie darüber so auch über sonstige Einzelheiten der Teilung nicht. Die Schiffleute jedoch, welche nach Strassburg fuhren, erhielten jedesmal für diese Fahrt einen Gulden voraus.

§ 8. [1]) Lf. Zz. O. 12. „Auch alle dieweil sy uff dem geferdt sein, usswendig der Statt, ob sich oder nid sich, so sollen sy in gemeinschafft zeren und khein alte Schuld darunter ziehen oder mischlen, und die so daheime seind sollen ir selbs gelt verzeren, und nit usser dem gemeinen gelt . . . .

[2]) Lf. Zz. O. 1, 4, 7, 9, 11 u. s. w.

[3]) Lf. Zz. O. 1, 6.

Dass auch die Laufenknechte auf gemeinsame Rechnung ihren Beruf betrieben, ist nicht ausgeschlossen angesichts der Bestimmung der Lf. O. (Art. 4), dass jeder Laufenknecht, der wegen Krankheit nicht thätig sein konnte, während dieser Zeit von den übrigen „seinen gebürenden lon“ erhalten sollte. Der Krankheit wurde das „an der Stattwerkh“ sein, d. h. für die Stadt arbeiten, gleichgestellt. Ausserdem durfte der kranke Laufenknecht, wie alle andern für die Gemeinschaften nach Zurzach einen Knecht dingen, und so auch in die Gemeinschaft treten. Sein Gewinnanteil mochte dann immerhin ein kleinerer sein.

Die Schiffgesellen des Pfisternauens in Luzern befolgten diese Methode nur im Kleinen. Sie führten zwar den Transport auf einem gemeinsamen Schiff aus, aber die Gewinnverteilung fand nach jeder Fahrt unter die Gesellen statt, die mitgefahren waren. Dafür hatte jeder Geselle das Recht, sich zur Fahrt vorher anzumelden, und war dann „im Lohn“.[4])

Wenn man den andern Weg einschlug, dann handelte es sich darum, dass jeder zu seiner Arbeit kam, indem eine bestimmte Reihenfolge und eine bestimmte Arbeitsmenge als Einheit festgesetzt wurde. Das geschah auch überall in den Porten wie in den Teilen, nur wurde in jenen das Hauptgewicht mehr auf die Reihenfolge, in diesen mehr auf die Güterzahl gelegt. In Ursern hiess die dem Einzelnen jeweilen zukommende Menge ein „Teilsaum“, und „einem zieht sich ein Saum“,[5]) drückte das Verhältnis zu dem Fuhrmann aus. Das war der bei jeder Tour jedem Säumer zustehende Anteil. Wir haben das Wort Teil als Bezeichnung für das gesamte organisierte Transportwesen kennen gelernt. Das ist natürlich nur eine abgeleitete Bedeutung. Die ursprüngliche ist die einer von einem Ganzen abgesonderten Menge, und wenn die Scheidung nicht vollzogen ist, die eines Anteils, eines Anspruches. Der Fuhrmann, der sich anmeldet, „sagt den Teil an“ und seine Thätigkeit wird

[4]) L. Pf. O. 2, 3. Das schliesst nicht aus, dass die Gesellen unter Umständen fahren mussten, vgl. unten § 9 bei Anm. 22.

[5]) T. B. Us. 9, 11, 12.

bezeichnet als „den Teil führen“.[6]) Der bestimmte Artikel weist darauf, dass es sich nicht um einen beliebigen Anteil handelt, sondern um einen allgemein bekannten, für alle gleichen, so dass dann die ganze Institution den Namen Teil erhielt. In diesem Sinn wird das Wort gebraucht, wenn ein Thalmann erklärt, er sei „am Teil gewesen“.[7]) Eine weitere Anwendung liegt in der Bezeichnung „Teilgut“[8]) für die Waren, welche „zu Teil gehen“[9]) d. h. dem Monopol unterworfen im Gegensatz zu denen, die frei sind. Hier kommt noch die Vorstellung von der faktischen Verteilung der Waren unter die Fuhrleute hinzu. Schliesslich heisst auch der Säumer bisweilen „Teiler“.[10])[11]) Das gleiche Wort (in der erweiterten Form „Teilsame“) kommt ebenso im Kanton Obwalden vor, sowohl für die Alpkorporation als solche, als auch für den Anteil des einzelnen Mitglieds, das ebenfalls Teiler genannt

---

[6]) T. B. Us. 44, eod. 9 wendet teil in der ursprünglichen Bedeutung, des im konkreten Fall sich ergebenden Anteils an.

[7]) Kundschaft nach 1422.

[8]) namentlich anlässlich der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee verwendet.

[9]) daneben auch „zum teil geschlagen werden“ Urkunde v. 1491 Gfr. XLIV, 184.

[10]) U. O. In Ursern habe ich die Bezeichnung nicht gefunden. Hier ist auch ähnliche Begriffsbildung des Wortes „gefert“ zu erwähnen. Es bezeichnet in der Lf. Zz. O. sowohl dasjenige, was gefahren wird (Art. 1 ein „gefert annemen“ oder „verfüren“), als auch das Recht zu fahren, das Monopol, wie wir sahen (Lf. Zz. O. Art. 8).

[11]) Darnach würde ich auch für „Teilballe“ eine andere Erklärung vorschlagen, als Pfeifer: das habsburgische Urbarbuch, Bibliothek des litterar. Vereins Stuttgart XIX, 360 giebt. Er leitet das Wort aus dem Italienischen ab, taglia = Bündel und ballia = advocatia, was demnach die Leitung des Transportwesens und die daraus fliessende Abgabe bedeuten würde. Ich meine, es sei das gleiche wie Teilsaum, indem „Ballen“ oft wie „Saeume“ gebraucht werden, und mithin die von jedem Ballen, den die Urserer zu Teil führen durften, gezahlte Abgabe, Es wäre eine Steuer, welche die Urserer für die Verleihung des Monopols gezahlt haben. Sie wird übrigens sonst nie erwähnt ausser in einigen Urkunden für das Livinerthal Gfr. XX, 312, 315, 319 und 320.

wird.[12]) Die bestimmte Reihenfolge drückt in Ursern die Wendung „nach marchzahl“ aus.

In Graubünden[13]) findet sich im allgemeinen ein anderer Ausdruck, nämlich „Rod“, welcher von einer andern Vorstellung ausgehend zu einer andern Bedeutung gelangt. Das Wort Rod ist die oberdeutsche Form für Rotte, namentlich in dem Sinn von Reihenfolge, Tour.[14]) Die Rod weist jedem Fuhrmann die ihm zukommenden Waren zu, wie im Wallis der Fuhrmann ratione giri vel circuli sui führt.[15]) Der Thalmann, der sich angemeldet hat, will also einen Platz in der Reihenfolge, in der Rod. Diese Stelle und das Recht, das sie verleiht, nämlich Anteil an den zu transportierenden Gütern heissen dann selber auch wieder Rod. So ist die Begriffsentwicklung gerade eine umgekehrte wie die beim Worte Teil. Dieses bezeichnet eigentlich ein Recht und abgeleitet eine Organisation, während Rod ursprünglich eine Organisation und dann erst das einzelne Recht zum Ausdruck bringt. Den alten Sinn der Rod finden wir z. B. in dem „Einschreiben in die Rod“, wie es in Chur vorgeschrieben war, in der Aufzählung aller Leute, welche „in der Rod begriffen sind“, namentlich auch in dem Ausdruck „die ganze und gemeine Rod“,[16]) welcher aber von der Bezeichnung Port verdrängt wurde. Die abgeleitete Bedeutung ergiebt sich z. B. aus folgender Wendung: „wer zünftig ist, braucht die Rod nicht zu kaufen“ oder „seine Rod verzetzen“.[17]) Wo nicht jeder Dorfgenosse in die Rod treten konnte, da hatte die einzelne Stelle, die einzelne Rod, besonders deutlich das Gepräge eines Rechts.

---

[12]) vgl. v. Miaskowski: die schweizerische Allmend S. 75 und hinten in einem kleinen Wörterbuch S. 245.

[13]) Die gleiche Erscheinung findet sich in Bayern und Tirol vgl. Baader: Chronik von Mittenwald. S. 166 uff.

[14]) Deutsches Wörterbuch von Grimm Bd. VIII Spalte 1317, wo auch noch weitere Litteratur für das Vorkommen des Wortes ausserhalb der Schweiz angegeben ist.

[15]) Ordnung von Saint-Maurice.

[16]) Ch. O. 3; Viamalabrief 3, 4.

[17]) Ch. O. 2; Viamalabrief 3.

So war sie in Thusis vererblich, und wer sie aufgeben wollte, erhielt von den andern Rodinhabern je zwei Gulden. Damit trat er aus der Rod aus; doch stand ihm ein Wiedereintrittsrecht zu gegen Erstattung der zwei Gulden und Ersatz seines Anteils an den in seiner Abwesenheit erfolgten gemeinsamen Kosten.[18]) Aus dem Ende des 14. Jahrhunderts liegt die Urkunde über den Verkauf einer Rod vor.[19]) Es ist das ein regelrechter Verkauf, bei dem beide Kontrahenten Privatpersonen sind. Die Möglichkeit eines Verkaufs muss auf ähnliche Ursachen wie in Thusis zurückzuführen sein, auf eine beschränkte Anzahl von Rodrechten, und darauf, dass diese dem Berechtigten nicht entzogen werden konnten. So hatte die Rod an sich einen Wert und dieser war in Thusis zum vorneherein festgesetzt, während er in der erwähnten Urkunde zwischen den Parteien vereinbart war. Inwiefern solche Verkäufe auch in den Thälern nördlich der Alpen, Thusis ausgenommen, vorkamen, weiss ich nicht.

Der lateinische Ausdruck in der Verkaufsurkunde ist: roda seu sauma una de vectura, worin zugleich der Inhalt des Rodrechts erläutert wird als ein Saum von allen zu führenden Waren. In der That hatte der Fuhrmann ein festes Recht darauf, dass er die ihm durch die Reihenfolge zugewiesenen Waren führe. Die Quellen von Ursern bestimmen öfters, dass keiner dem andern den Teilsaum,[20]) dass ferner keiner mehr als einen Saum führe, bis der Hinterste (in der Ordnung) auch darangekommen sei.[21]) Wenn die Rod ein Recht mit gemessenem Inhalt wurde, so war es eine natürliche Folge, dass mehrere zusammen eine Rod haben konnten, dass es ganze und halbe Rode gab.[22]) Diejenigen, die dann zusammen eine

[18]) eod. 2, 3 und 9. Die Rodmeister des Art. 9 sind, nehme ich an, die Inhaber von Rodrechten. Dass sie nicht Beamte waren, zeigt Art. 7. Art. 2 ist bei dieser Erklärung allerdings etwas unklar gefasst.

[19]) Mohr IV Nr. 159, Regestenweise giebt Berger in dem zitierten Aufsatz S. 142 noch andere solche Verkäufe an.

[20]) Us. O., T. B. Us. 9, 11.

[21]) Us. O., T. B. Us. 15, 82.

[22]) Ch. O. 2.

Rod besassen, sollten nur als eine Rod gelten, d. h. das volle Teilnahmeverhältnis war an das Innehaben einer ganzen Rod geknüpft.[23])

Daneben findet sich noch ein etwas anderer Modus, nach welchem die Fuhrleute zu ihrer Arbeit und mithin zu ihrem Recht gelangten. Die Fuhrleute waren nämlich in mehrere Gruppen eingeteilt und eine jede hatte während einer Woche das Recht ausschliesslich zu fahren.[24]) In den einzelnen Gruppen wurde es dann wieder verschieden gehalten. In Basel verteilte man nach der neuen Ordnung von 1430 den Gewinn, den eine Gruppe in einer Woche machte, unter alle Glieder derselben gleichmässig. Bei den Laufenburger Fuhrleuten war das nicht der Fall, denn die Einzelnen arbeiteten mit verschieden grossem Kapital, insofern ein Jeder bis zu vier Pferden laden durfte, offenbar aber nicht alle so viele Transportmittel besassen, um bei Ankunft eines jeden Schiffes[25]) mit vier Pferden bereit zu stehen. — Schliesslich sei noch eine Bestimmung aus Konstanz angeführt, wonach ein Schiffmann, der eine Fahrt ausgeführt hatte, 10 Tage warten sollte, sofern ein Kaufmann nicht gerade ihn zu einer andern Fahrt auswählte.[26])

Auch diese Fuhrleute, die nicht auf gemeinsame Rechnung den Transport betrieben, hatten die Pflicht, wirklich als Fuhrleute thätig zu sein.[27]) Doch galt die Pflicht zu persönlicher Arbeit nicht überall, wohl da nicht, wo die Rod ein veräusserliches und vererbliches Recht geworden war. Auch gab es einzelne Fälle, wo dem Fuhrmann gestattet wurde, sein Rodgut einem andern gegen Entgelt zu übertragen, wenn es vom Gesetz ausdrücklich erlaubt war.[28])

---

[23]) Ch. O. 6 c.

[24]) So in Basel; Peter Ochs, Geschichte der Stadt Basel III, 201. Lf. K. O., welche viele ins Einzelne gehende Bestimmungen enthält.

[25]) Es handelt sich ja hauptsächlich um die Umladung des Laufens wegen.

[26]) Mone, Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins IX, 393, Ordnung aus dem Jahre 1413.

[27]) T. B. Us. 91, Ch. O. 5, folgt auch aus Sept. O. 5.

[28]) Zusätze zur Ch. O. 4.

Der Anspruch der Fuhrleute auf die Fürleite wurde schon erwähnt. Er galt auch dann, wenn ein Säumer ohne sein Verschulden eine Zeit lang nicht thätig sein konnte.[29])

IV. Der Transportbetrieb.

§ 9. 1. Die Arten des Transportbetriebes und das Verhältnis mehrerer Transportverbände zu einander.

Die Entstehung der Transportverbände in den Gebirgsgemeinden auf Grundlage der Dorfgenossenschaft bekundet sich namentlich darin, dass sie nur auf dem Gebiet dieser Gemeinden ihren Wirkungskreis hatten. Sobald die Waren an die Grenzen eines Dorfes gekommen waren, mussten sie den Fuhrleuten der andern Gemeinde übergeben werden. Das war der alte Betrieb, der beibehalten wurde, auch nachdem sich das Gebiet vergrössert hatte. Man kann ihn den Rodbetrieb nennen, denn er beruht eben auf dem Monopol der Dorfgenossen. Die Waren, welche zu Teil oder auf der Rod giengen, wurden von den Fuhrleuten der einen Port geführt bis an die Grenze der andern, oder wenn sich dort niemand fand, bis in den nächsten Ort.[1]) Meistens stand jedoch auf der Grenze ein Niederlagshaus, in welches die Waren gelegt werden sollten. So war sowohl in Göschenen als auf dem Gotthard ein solches Haus: das waren nämlich die Endpunkte des Urserer Transportgebietes[2]), während später die Thalleute von Ursern die Beförderung der Waren über den ganzen

[29]) Ch. O. 6 a, T. B. Us. 92 sagt das vielleicht auch; die Stelle ist ziemlich unklar; „fürleiten" hätte in diesem Falle die Bedeutung von die Fürleite einziehen, was in der That Sache des Teilers war.

§ 9. [1]) Portenbeschluss von 1557: „so die Reinwalder gen St. Bernhardin komen mit ihren rossen und Kauffmanns guott füehren und die Masaxer mit rossen alda sind und sy dass guott füehren wollen, so sollen die Reinwalder ihr lon nemen und die güetter entladen und die Masaxer lassen füehren . . . ."

[2]) T. B. Us. 10

eigentlichen Pass bis hinunter nach Airolo besorgten.[3]) In den Niederlagshäusern wurden die Waren an die Fuhrleute vom Teiler verteilt[4]), daneben kam es auch vor, dass die ankommenden Güter gleich von den durch die feststehende Reihenfolge bezeichneten und berechtigten Säumern übernommen und weitergeführt wurden.[5]) Dieser alte Betrieb dauerte sehr lange, jedenfalls bis in die Mitte des 17. Jahrhunderts. Noch das neue Thalbuch von Ursern deutet auf ihn und in Graubünden ergeht 1595 ein Portenbeschluss, dass keine Port Rodgut in ihrem Gebiet aufhalten soll, wenn die Fuhrleute der andern Port es unverzüglich wegführen wollen.[6]) Aber frühe schon finden sich Ausnahmen von diesem System.

Wir sahen, wie die Schwyzer und andere für ihre Waren von dem Monopol befreit waren auf der Gotthardstrasse. Deren Beförderung unterlag also nicht dem Rodbetrieb, sondern war ihnen auf ihren eigenen Pferden gestattet.[7]) Oft haben sie jedoch ihre Waren Fuhrleuten anvertraut, wie eine Aus-

[3]) vgl. Schinz: Beiträge zur näheren Kenntnis des Schweizerlandes S. 36 und die Berichtigung S. 529. Dagegen behauptet Tscharner: Neuer Sammler von 1807 S. 331, dass die Waren schon in Altdorf auf Saumtiere geladen wurden. Schinz hat jedoch die Gegend selbst bereist und jedenfalls die Verwendung von Wagen gesehen, ebenso die Umladung auf Saumtiere für den Transport über den Pass.

[4]) T. B. Us. 28. In Leuk wurden die Fuhrleute durch eigene Boten (nuntii) benachrichtigt, wenn es für sie etwas zu führen gab.

[5]) T. B. Us. 11.

[6]) Vgl. auch folgende Stelle, welche zugleich deutlich die Verbindung des Rodbetriebes mit dem Monopol und dieses selbst bezeugt: Portenbeschluss von 1638 „Auf Anhalten der Herren der Port Räzüns soll man den Herren von Chur schreiben, dass sy mit ihren Lastwägen nicht durch die Port Räzüns Kaufmannsgüter, die auf der Rod gehen führen sollen, da ihnen allein „solche fuhr“ gehöre laut Portenbuch und alten Urteilen“.

[7]) Urkunde von 1491 (Gfr. XLIV, 184) vgl. oben § 5 bei Anm. 14. Zur Ergänzung sei hier noch eine Stelle aus dem Treueid der Liviner, den sie den Urnern und Obwaldnern leisteten, angeführt: dass nunmehr diese Länder „nüt me ze teil gan und unbetwungen sin mit ir guot“. Regesten zur Geschichte des Gotthardpasses im Archiv für Schweizer Geschichte XVIII, 235.

sage in der mehrfach erwähnten Kundschaft über die Fürleite nach 1422 zeigt: „Jenny Mosser, der zu Göschenen hat Teil genommen, spricht, dass ihn der Teiler geheissen und gezwungen habe, dass er derer von Luzern Gut führte, deshalb weil es zu Teil gieng, während er doch anderes Gut fand derer von Schwyz oder anderer Leute die nicht zu Teil giengen, so dass ihm bessern Lohn gegolten hätte; und er besinnt auch wohl vierzig Jahre". Schon aus dem Friedensvertrag zwischen Livinen und Uri und Ursern lässt sich schliessen, dass die Fuhrleute des einen Landes in dem andern Waren führen durften.[8]) Weiter gehen die beiden Ordnungen von Uri und Ursern, wo direkt befohlen wird, dass keiner Waren aufnehmen solle ausser von einem See zum andern, d. h. von Bellinzona nach Flüelen. Das muss sich auf etwas anderes bezogen haben, als auf den Rodbetrieb, denn diesen konnte jede Gemeinde nur für ihr Gebiet regeln. Daraus erklärt sich auch die Einschränkung auf die ganze Strecke.[9]) Ich vermute, dass sich diese Vorschriften eben auf den Fall bezogen, dass einem Urner oder Urserer Fuhrmann Waren aufgegeben wurden, die nicht zu Teil giengen. Dazu war allerdings erforderlich, dass sowohl die Urserer in Uri als beide in Bellinzona und umgekehrt solche Waren zum führen annehmen durften. Und das lässt sich wenigstens teilweise aus der Urner Ordnung nachweisen, indem dort bestimmt ist, dass niemand in Uri die Welschen, die Güter „auf ihre Pferde aufgenommen haben, abwerfen soll", wenn diese die Fürleite zahlen.[10]) Bei näherer Betrachtung der Urner Ordnung wird man finden, dass sie gar nicht den Rodbetrieb regeln sollte, sondern eben diesen andern. Da wird nirgends von einem

[8]) Gfr. XLII, 63.

[9]) vgl. auch den Gegensatz in der U. O. „daz niemer sol bally noch soeime ufnemen . . . es sy Lantmann oder gast, tütsch oder walch . . . denne von eim Sewe an den andern . . . were aber da jemer, der mit Ballen oder Soeimen gen Oeschithal varn wölte, die ze teil giengen, die mag er wol ufgeben nutz gen oergeltz (Airolo) oder fürer".

[10]) vgl. die vorige Anmerkung, die eigentlich noch deutlicher ist.

Teilsaum gesprochen, von einer bestimmten Reihenfolge, noch von Befugnissen des Teilers. Diesen Betrieb können wir den freien nennen, obwohl er, wie wir sehen werden, nicht gänzlich auf dem Prinzip freier Konkurrenz ruhte. Es bleibt die Frage übrig, warum denn überhaupt eine Ausnahme von Rodbetrieb gemacht und zugelassen wurde. Der Hauptgrund lag in der zweifellos schnelleren Beförderung. Dass auch die Fuhrleute mehr daran verdienten, bekundet die Aussage des Jenny Mosser. In dieser Hinsicht entspricht der Unterschied von Rod- und freiem Betrieb dem heutigen zwischen Fracht- und Eilgütern.

Eine ähnliche Entwicklung erfolgte auch in Graubünden. Aus späterer Zeit wird berichtet, dass es dort Fuhrleute, sogenannte Stracksäumer gab, welche ohne an den Rodbetrieb gebunden zu sein, direkt von Chur nach Clefen Waren führten.[11])

Wie schon erwähnt, vereinigten sich die Porten beider Strassen je zu einem Verband, an dessen Spitze ein Portenrichter stand. Dieser berief die Versammlung der Porten, zu welcher jede einen Boten schickte und deren Beschlüsse auch für die Port massgebend waren, welche sich nicht eingefunden hatte.[12]) Zur Durchführung der Verordnungen besass der Portenverband ein Bussenrecht, das der Portenrichter handhabte, indem er die verfallenen Bussen von der Port direkt einzog, „der Port den fäler vorbehalten". Bei dieser Vereinigung war es eine zu erwartende Folge, dass die Grenzen der einzelnen Port nicht mehr strenge eingehalten wurden, wie folgender Portenbeschluss zeigt. „Welcher Schamser zu Thusis Güter aufnehme nach Schams zu führen, soll sie unverzüglich in die Susten führen. Ob aber an dem ersten Abend das nicht geschehen könnte, soll er es (nämlich die Waren) des andern morgen so viel früher in der Susten haben,

[11]) Sprecher op. cit. II, 254. Ich selber habe in den Quellen nichts sicheres gefunden. Die Sept. O. aus dem Jahre 1498 giebt gar keinen Anhalt.

[12]) Erster Portenbeschluss.

dass der ander dasselbig angentz finde. Desgleichen wer zu Splügen aufnehme gen Thusis zu führen, soll es angentz antworten an Ort und End wo er versprochen. Was aber nur gen Schams aufgenommen wird, soll sich in den Susten entladen".[13]) Diese Sätze beweisen, dass von einer Port in die zweitnächste vom gleichen Fuhrmann Waren geführt werden konnten, und dass ein Säumer auch in einer fremden Port Waren aufnehmen durfte. Der erste in dem Portenbeschluss geregelte Fall lässt sich vielleicht noch mit dem Rodbetrieb vereinbaren, aber die andern nicht mehr. In der That gab es auch in Graubünden Güter, die nicht auf der Rod giengen.[14]) Und diese dürfen wir wohl mit einem Beschluss aus dem Jahre 1590 in Zusammenhang bringen, dass besondere Aufseher in jeder Gemeinde bestellt werden sollen, welche darüber zu wachen haben, dass jeder Fuhrmann gehörig ausgerüstet sei mit Pferd und Leuten.[15]) Bei den Rodgütern hätte es keines eigenen Beamten mehr bedurft, da ja der Teiler da war.[16]) Alles nähere muss aber dahingestellt bleiben, zumal diese ganze Entwicklung nicht mehr dem Mittelalter angehört. Es kann nur festgestellt werden, dass ein freierer und vom Rodbetrieb verschiedener auch in Graubünden bestand. Einen solchen gab es ebenfalls in Chur. Einmal unterlagen die Flossgüter nicht dem Monopol; sie waren also der freien Konkurrenz überlassen.[17]) Sodann konnte auch im einzelnen Fall.

---

[13]) Portenbeschluss von 1603.

[14]) Portenbeschluss von 1595 Art. 7. Niemand soll „kaufmanschatz abhalten, es seige Kaufmansgüetter, reiss, stein, wz uff der rod gan und komen möchte, allerley andere war wz uff der rod gaht". Daraus folgt, dass es Güter gab, die nicht auf der Rod giengen, sonst brauchte man das nicht besonders anzuführen.

[15]) bestätigt 1595 und 1611, aber nur zum Teil, wie wir später sehen werden.

[16]) Die Funktionen des Teilers sind mir allerdings für die untere Strasse nicht sicher bezeugt; ich schliesse nach der Sept. O.

[17]) Ch. O. 10 und Zusätze 5, wo verzeichnet ist, welche Waren als Flossgüter galten. Vgl. den Unterschied bezüglich der Reissfässer dort und Ch. O. 13.

wenn der Kaufmann einen rechten Grund anzuführen vermochte, eine Befreiung vom Rodbetrieb seitens des Zunftmeisters erfolgen.[18])

Eine dritte Betriebsart, der Gesellenbetrieb, findet sich dort, wo der Transport durch eine Mehrheit von gleichberechtigten Gesellen ausgeführt wird. Er konnte sowohl ein freier sein als auch auf einem Monopol beruhen, d. h. sowohl freie Waren als Teilgüter befördern. Er war der allgemeine bei den Schiffergesellschaften des Vierwaldstättersees, deren Verhältnis zu einander zu vielen Streitigkeiten Anlass gab, da ihre Kompetenzen nicht nach Linien wie auf dem Zürchersee abgegrenzt waren. Aus dem 16. Jahrhundert liegen mehrere Vereinbarungen vor, aus denen sich für das Mittelalter ein Durchschnittsverhältnis konstruieren lässt, da sie sich stets auf altes Herkommen berufen.[19]) Es handelte sich in erster Linie um das Rückfrachtsrecht, indem jeder Teil die zu befördernden Waren als unter sein Monopol fallend betrachtete. Das war schon in der ältesten Richtung von 1357 der Fall.[20]) In dieser Beziehung war auch wieder die Unterscheidung von Gut, das zu Teil gieng, und solchem das frei war, von Bedeutung. Jenes nämlich durften die fremden Schiffer führen, wenn sie nur die Fürleite, welche im halben Lohn bestand, gaben. Sie durften es selbst dann fahren, wenn die Einheimischen es schon geladen hatten. In diesem Falle hatten sie auch noch das Ladegeld zu ersetzen. „Was aber Gütter, die nitt zu Teil gegangen die habint faren mögen mit wem sy habint gwellen". Sie unterlagen also dem Rückfrachtsrecht nicht. Damit aber die fremden Schiffer nun nicht warteten, bis sie ihr Schiff mit solchen Gütern geladen hätten, wurde bestimmt, dass ein fremdes Schiff nur vom Tage seiner Ankunft bis zum andern Morgen am fremden Gestade bleiben

---

[18]) Ch. O. 9.

[19]) Vereinbarung von 1532: Die Obrigkeiten von Uri und Luzern haben „die schifflütt zu beden teilen beschickt und die elltisten unnder inen erkündet, wes sy sich von Allter gegen einanderen gebrucht".

[20]) Gfr. XXII, 279.

dürfe.[21]) So war das Verhältnis der beiderseitigen Sankt-Niklausfähren, welche auch die „Schiffleute im Teil" hiessen, geregelt; nicht anders war dasjenige unter den beiden Marktschiffen; nur verlangten die Luzerner Pfisterschiffgesellen, dass ihnen das Teilgut allein zu fahren zukommen solle, weil sie es führen müssten, „unangesächen das Jnen das zu zytten nit komlich; das gestanden ihnen dann die Urner zu. Darin lag eben die Kehrseite des Monopols, dass der Privilegierte führen musste, nicht nur durfte.[22]) Die Pfisterschiffgesellen und die Sankt-Niklausfähren scheinen sich im allgemeinen nicht ins Gehege gekommen zu sein; wenn es sich doch ereignete, dann giengen die Schiffleute im Teil vor.[23])

Es ergiebt sich aus dem Gesagten ganz genau, was unter Teilgut transportrechtlich zu verstehen ist, worin aber seine wirtschaftlichen Merkmale bestanden, muss dahin gestellt bleiben. Nur eine Stelle giebt einen Anhaltspunkt „teil gutt . . . es sy ochsen ros, oder anders welicherley joch (= auch) das gewäsen",[24]) aber ein Prinzip lässt sich daraus noch nicht ableiten. Dagegen wird angegeben, welche Leute zu Teil giengen und welche nicht. Wenn vier oder mehr Leute zu führen waren, dann geschah es von den Schiffern des Abgangsortes, waren es weniger, dann wurden sie den fremden Schiffleuten überlassen.[25])

[21]) Alle diese Bestimmungen finden sich in der Vereinbarung von 1532, die letzte in der von 1544.

[22]) Vereinbarung von 1544.

[23]) Vereinbarung von 1575: „wann die Feeren von Flüelen one gefärd an einem Mittwochen gan Luzern kämen, unnd ein gefertt antreffend, es wäre lütt oder gut das sy dasselbig wol nemmen mögen, ungeyrrt der Schifflütt unnd feeren von Lucern unnd Ury, es syen die In den merktschiffen oder sonst".

[24]) Vereinbarung von 1532.

[25]) Die Stelle lautet in der Vereinbarung von 1532 so: „Als sich den ouch witter etwas spans erhept, welche lütt zu teil gangen oder nitt, sind wir bericht das von alter gebrüch, wen frömbdt fusslütt es sient bilgerig koufflütt oder süst wolhabent lütt mit den Lucerneren gan Ure oder mitt den Urneren gan Lucern gefaren, wenn den der selbigen fusslütt sient gsin fier oder mer so habint sy ein andren den teil davon

Als eine besondere Regelung des Verhältnisses mehrerer Transportverbände zu einander sei zum Schluss der Entscheid des Bischofs von Sitten erwähnt über einen Streit der beiden Gemeinden Narres und Simplon wegen des Warentransportes. Darnach sollte jede Gemeinde je während acht Tagen das Fahrrecht haben.[26])

§ 10. 2. Die Niederlagshäuser und Spediteure.

Die langsame Beförderung und der damit verbundene häufige Wechsel der Transportmittel brachten es mit sich, dass die Waren oft abgeladen und unter Dach und Fach gestellt werden mussten. Manchmal war es ein Wirtshaus, wo das geschah,[1]) meistens jedoch bestanden dafür besondere Häuser, welche „Susten" (sosta = Ruhe), Gredhäuser[2]) und bisweilen giestro genannt waren.[3]) In ältester Zeit konnte jeder eine solche Sust bauen[4]), ganz unabhängig vom Trans-

gen, wen aber dry oder minder gewäsen, so hab dewäders ort dem andren den teil davon gen". Der letzte Teil „wen aber dry" ist deutlich, und da er zum vorhergehenden einen Gegensatz ausdrücken muss, und dieser nur „zu Teil gehen" sein konnte, so folgt, dass „ein andren den teil geben" heisst: diese Leute werden zum Teil genommen, mit dem Teil geführt. Die Stelle ist allerdings sehr unklar gefasst. Es wäre möglich, dass beim einen oder andern ein „nit" ausgefallen ist.

[26]) Aus dem Jahre 1307. Monuments XXXI Nr. 1262.

§ 10. [1]) Erster Portenbeschluss: „item dz ein jeder säumer der kauffmanns guott führt und dz guott uff den Splügnerberg zu dem Würtshouss entladet, dieselbigen güoter sindt sustgeld zu geben schuldig".

[2]) vgl. Mone Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins IV, 8.

[3]) Leuker Ordnung.

[4]) Segesser II, 23. Schiedspruch von 1357. Ziff. 7 „will jemand in Küssnacht eine Sust halten und Sustgeld beziehen, so soll er den Leuten ihr Gut in Ehren halten und wieder ausliefern nach Sustrecht und Gewohnheit". — vgl. die Urkunden über den Verkauf einer Sust Gfr. I, 41, 330, 333 und 340; und die ausführliche Urkunde über den Bau einer Sust in Leuk von 1336, welcher von zwei Privatleuten unternommen wurde. Monuments XXXII Nr. 1694.

portwesen und von der Zollverwaltung, während später sowohl die Zollstätte mit dem Niederlagshaus oft vereint, als auch das Sustwesen in den Bereich der Transportverbände gebracht wurde, weil dort bisweilen die Fürleite erhoben[5]) und die Verteilung der Waren vorgenommen wurde;[6]) namentlich aber dienten die Susten zur obligatorischen Unterkunft der Waren. Wenn die Waren nicht gleich weiter befördert werden konnten,[7]) oder wenn der Kaufmann nicht etwas anderes befohlen hatte,[8]) dann sollten die Güter in den Susten niedergelegt werden. Auch war es eine Pflicht der Leiter des Transportwesens, die Susten in gutem Zustand zu erhalten, beziehungsweise sie neu herzustellen.[9]) Für das Lagern der Waren im Susthause wurde eine eigene Abgabe, das Sustgeld, bezahlt.[9a])

Oft stand den Susten ein eigener Beamter, der Sustmeister, vor, welcher für das Abhandenkommen der Waren haftete;[10]) auch der Eigentümer eines Niederlagshauses haftete dafür.[11]) Die Waren, die in die Sust kamen, wurden in ein Sustbuch eingetragen; doch war das vielleicht nur der Fall

[5]) Statuten von Livinen Art. 134. Zeitschrift XII.

[6]) T. B. Us. 52.

[7]) T. B. Us. 10 „so niemant da ist“ bezieht sich auf den Fall, dass die andern Fuhrleute noch nicht da sind.

[8]) Portenbeschluss von 1554: Die Splügner sollen die Güter, die ihnen von den Kaufleuten aufgegeben werden an „endt und ohrt wo ihnen befollen wirt“ führen; „wo ihnen aber die kaufflüt nüt uff geben, söllen sy solche güotter in die susten entladen, damit einem ieden bidermann dz seinig versicheret seige und es dem sustenmeister überantwortten“.

[9]) 1567 befahlen die drei Orte, dass die von Bellenz ihre Sust mit Beförderung bauen und dafür Sicherheit leisten sollen. Eidg. Absch: Bd. IV Teil 2 S. 1311 Art. 193. Die Stelle ist nicht gut abgefasst.

[9a]) vgl. oben Anm. 1. und Eidg. Absch. Bd. IV Abtlg. 2 S. 1078 die Ragazer bitten, dass sie auch von denen das Sustgeld beziehen dürfen, welche mit ihren Waren an der Sust vorbeiziehen, da sie eine neue Sust oder Zollhaus gebaut haben unter grossen Kosten, und auch für den Unterhalt der Strassen sorgen müssen.

[10]) Zschr. XXXIII Tessiner Rechtsquellen Nr. 856. Vgl. auch den interessanten Fall, den Mone V, 411 mitteilt.

[11]) Baukontrakt aus Leuk (oben Anm. 4).

bei denen, welche längere Zeit in der Sust blieben, und nicht bloss Transitgut bildeten.[12])

Spediteure kommen ganz allgemein vor nach Ausgang des Mittelalters[13]), für dieses selbst habe ich nur einen Fall gefunden. Der Transport zwischen Zürich-Horgen-Zug wurde anscheinend der Regel nach durch Spediteure besorgt. Die Säumerordnung für Horgen (Art. 6) spricht von „wer der ist, dem ze Zürich oder ze horgen das guot zuo verttigen empfellt wird", und nennt ihn auch „verttiger". Dass diese sich aus der Stellung der früher erwähnten Schiffbeschauer in Zürich zu der von Spediteuren entwickelten, ist nicht unwahrscheinlich.

[12]) Urkunde aus Uri von 1468 (Gfr. XLIII, 103). Es handelt sich da um Salz.

[13]) Sprecher op. cit. II, 253.

Zweiter Teil.

Grundzüge des Transportrechtes.

§ 11. Einleitung: Besonderheiten des mittelalterlichen Transportes.

Als Hauptunterschied des mittelalterlichen Transportes vom heutigen bezeichnet man den Umstand, dass früher der Kaufmann oder sein Vertreter (factor) die Waren begleitete. Für das Transportrecht folge daraus, dass kein Frachtgeschäft im technischen Sinn vorliege, da dem Fuhrmann die Güter nicht zur Aufsicht und zum Gewahrsam übergeben seien.[1]) Dem gegenüber ist hervorzuheben, dass die Folgerung durchaus keine notwendige ist, weil auch heute Begleitungen vorkommen. Der Kaufmann konnte aus andern Gründen mit seinen Waren reisen, um sie, zum Beispiel auf fremdem Markte zu verkaufen, nicht um sie während des Transportes unter seiner Obhut zu behalten. Auch war eine Begleitung gar nicht immer und überall die Regel. Auf der Horgenerstrasse erfolgte die Güterbeförderung ohne jedes Beisein des Kaufmanns oder seines Vertreters.[2]) Die drei Schiffmeister des Zürichsees durften sogar nur ausnahmsweise den Kaufmann mitnehmen.[3]) Ausserdem kam es vor, dass dieser zwar mit seinen Waren reiste, aber vorauseilte, um schleunigen Anschluss für den Weitertransport zu suchen.[4]) Die Beglei-

§ 11. [1]) Schott in Endemanns Handbuch des Handelsrechts Bd. III S. 295.

[2]) Die ganze Ordnung erwähnt nirgends Beziehungen zwischen dem Kaufmann und den Säumern.

[3]) Z. S. O. 7.

[4]) Ch. O. 9.

tung war jedoch Regel beim Rodbetrieb, weil die Fuhrleute einer Port stets nach Beendigung des von ihnen ausgeführten Transportes bezahlt werden mussten.[5]) Auch in diesem Fall bleibt noch die Frage offen, ob der Fuhrmann gleichwohl nicht Aufsicht und Gewahrsam besass, und dem entsprechend ausser zur eigentlichen Beförderung der Güter auch zu deren Verwahrung während des Transportes verpflichtet war. Wenn sich das für das Mittelalter nachweisen lässt, kann man nicht mehr die Begleitung als die wesentliche Verschiedenheit vom modernen Frachtverkehr ansehen. Allerdings hatte sie Folgen in mancher Hinsicht, in erster Linie für alles, was mit dem Beweis zusammenhängt, vorzüglich für den Frachtbrief, dessen Mangel sich eben daraus zum Teil erklärt. Doch das gehört nicht zum Wesen des Frachtgeschäfts, ebensowenig wie der Umstand, dass Absender und Empfänger bei der Begleitung die gleiche Person sind. Das war auch sonst meistens der Fall, und deshalb darf hier die Person, welche die Waren zum Transport giebt und sie empfängt, als Kaufmann bezeichnet werden, wie eben die Quellen stets von ihm und vom Fuhrmann sprechen.

Für die Verhältnisse in der Schweiz kommt ausserdem in Betracht, dass die meisten Waren Transitgut bildeten, gerade in den Gegenden, aus denen die meisten Quellen vorliegen. Deshalb fehlen eingehende Bestimmungen über die Ablieferung, was andrerseits auch mit der Begleitung seitens des Kaufmanns zusammenhängt.

---

[5]) Portenbeschluss von 1544. Die Fortsetzung der in § 10 Anm. 8 abgedruckten Stelle lautet: „und also da soll er (nämlich der Kaufmann) dem sustenmeister den sustenpfennig geben und den Fuorleuthen ihr lon also dann mag er sein guett weiter füehren". Vgl. auch Us. O.

§ 12. I. Der Transportzwang.

Schon an mehreren Orten wäre Gelegenheit gewesen, bei den mittelalterlichen Transportverbänden mit Monopolausübung zum Vergleiche auf die heutigen privilegierten oder konzessionierten Eisenbahnen zu verweisen; so auch jetzt bei der Frage nach dem Transportzwang.

Dieser wurde auf zwei verschiedene Arten ausgeübt. Die erste bestand darin, dass die Obrigkeit dem mit Monopol ausgestatteten Verband Güter zuwies, die dieser dann führen musste. Das war der Fall bei den Pfisterschiffgesellen in Luzern. Die andere Weise war die gewöhnliche, dass die Leute, welche etwas transportieren lassen wollten, nicht abgewiesen werden durften. So sagt die Septimer Ordnung, dass der Teiler verpflichtet sei, um den bestimmten Lohn die Waren zu „fertigen". Dies ist das in den Quellen neben „führen" am meisten sich findende Zeitwort für transportieren[1]) welches zugleich auch „transportieren lassen", bezeichnet „den Transport besorgen"[2]) nach seiner Grundbedeutung „zur Fahrt rüsten".[3]) In den Porten der obern Strasse gieng dieser Zwang ziemlich weit, indem sie auch zur Beförderung von Eilgütern zur Nachtzeit verpflichtet waren.[4]) Eine Ausnahme brachten nur die hohen Feiertage[5]); für bestimmte Waren habe ich jedoch keine gefunden.

§ 12. [1]) z. B. L. Pf. O. 6 am Ende. L. Pf. O. 6. Sept. O. 5 „ain rod fertigen" ebenso Ch. O. 5, 9.

[2]) Portenbeschluss von 1558: „ein jeder Kaufmann, der Güter auf unsern Porten ferckhet". Daher auch der Name Fergmeister für den, welcher den Transport beaufsichtigt.

[3]) Schweizerisches Idiotikon I Spalte 1008 oben.

[4]) Sept. O. 7.

[5]) Sept O. 7. — T. B. Us. 69.

§ 13. II. Abschluss des Frachtgeschäftes.

Die Art und Weise des Abschlusses eines Frachtvertrages bedeutet für einen Transportverband zugleich die Gestaltung seiner Verhältnisse nach Aussen. Es kann ganz wohl ein Band bestehen unter mehreren Fuhrleuten, ohne dass sie nach Aussen hin, d. h. gegenüber denen, mit welchen sie Frachtverträge schliessen, als Einheit auftreten. So wäre es möglich, dass die Meister des Niederwasserfahrs in Zürich zwar unter sich verbunden waren, dass nach Aussen aber ein jeder selbständig auftrat. So giebt es ja heute z. B. Dienstmännergenossenschaften, die in dieser Weise konstruiert sind.

Beim Rodbetrieb gestaltete sich der thatsächliche Abschluss des Frachtvertrages auf zwei Arten, entweder durch Verhandlung des Kaufmanns mit dem Teiler und Zuweisung von dessen Seite an den berechtigten Fuhrmann, oder durch direkten Uebergang der Waren aus den Händen eines Rodmannes in die eines andern. In beiden Fällen ist die Port als der andere Kontrahent anzusehen, einmal durch den Teiler, das andere Mal durch den von der Organisation bezeichneten Fuhrmann vertreten.

Eine ziemlich bestimmte Terminologie bestätigt den Unterschied zwischen dem freien und dem Rodbetrieb. Für diesen findet sich kein Zeitwort, welches den Vertragschluss zwischen dem Kaufmann und dem Transportverband ausdrückt: in der That konnte, da beim Rodbetrieb alles durch das Gesetz bestimmt war, der Preis, die Zeit der Beförderung, der Bestimmungsort, der Fuhrmann, nicht das für den freien Betrieb geläufige „verdingen“ = stipulari[1]) verwendet werden. Dieses Wort wird sowohl vom Fuhrmann[2]) als vom Kaufmann[3]), und

§ 13. [1]) Deutsches Wörterbuch von Grimm II Spalte 1170 Ziff. 1 u. 3.

[2]) Zürcher Schifferordnung von 1429: „welcher schiffmann lüt oder guot gen Basel verdinget, der sol es ouch füren“. — Lf. Zz. O. 5, 7, 16.

[3]) Sept. O. 2 „ufdingen“.

passiv an den Waren[4]) gebraucht, und findet sich überall dort, wo den Kontrahenten in der einen oder andern Beziehung wirklich noch etwas zu vereinbaren zustand. Eine Stelle der Septimer Ordnung Art. 5 zeigt den Unterschied fein und deutlich: Wenn der Fuhrmann die ihm zugefallene Rod nicht zur bestimmten Zeit führte, dann sollte der Teiler diese Rod aufdingen wem er wollte. Er war dabei offenbar an keine Reihenfolge, eben nicht mehr an den Rodbetrieb gebunden. Ebenso wurde das Gut oder die Leute, welche in Luzern keinem allein zu führen zukamen, von dem gefahren, der sie „am ersten verdinget". In Uri und Ursern und für die Porten der untern Strasse und Chur war ein anderer Ausdruck nämlich „aufgeben" seitens des Kaufmanns und „aufnehmen" seitens des Fuhrmanns gebräuchlich in der gleichen Bedeutung wie verdingen und in derselben Richtung angewendet.[5]) Die Ordnung von Uri spricht stets von aufnehmen und aufgeben, ebenso die Ordnung von Ursern, welche nur an der einzigen Stelle, wo sie den Verkehr von See zu See erwähnt, diese Bezeichnung benützt.

In allen diesen Fällen verkehrte der Kaufmann direkt mit dem Fuhrmann, den er sich ausgesucht hatte.

Bei dem Gesellenbetrieb, wie er durch das Pfisterschiff in Luzern vertreten wird, frägt es sich, wer der andere vertragschliessende Teil war, die Gesellschaft oder die einzelnen Gesellen, welche jeweilen fuhren. Beim Teilgut war die Gesellschaft Frachtführerin, denn ihr wurden diese Waren vom Schiffmeister überwiesen. Auch bezüglich der anderen Güter ist das anzunehmen, indem der einzelne Geselle oder der Nauenmeister, welche faktisch mit dem Kaufmann verhan-

[4]) Basler Schifferbrief von 1354: „Und was ouch ir deheinem guotes verdinget wirt, der sol es ouch mit sin selber libe füren und stüren an die Stat, dar es ime verdinget ist."

[5]) Portenbeschluss von 1554 abgedruckt oben in § 10 Anm. 8, wo aufgeben deutlich den Sinn einer Willensäusserung hat. Ch. O. 9. Vgl. dagegen T. B. Us. 10 und U. O. „wer Ballen und Säume, die zu Teil gehen, aufgiebt", welche Stellen der Terminologie nicht entsprechen.

delten, doch nie in eigenem Namen auftraten, sondern als Mitglieder oder Vorsteher der Pfisterschiffgesellschaft. Es tritt uns dort eine besondere Art von Mitfrachtführern entgegen, die gleich hier angeführt werden soll. Wenn nämlich die Schiffgesellen nicht genug Waren hatten, um das Schiff zu füllen, dann durften auch andere Leute Güter anwerben und mitfahren; dafür hafteten sie dann mit den Gesellen.[6]) Wo Meister allein das Transportmonopol innehatten, da schlossen sie natürlich den Frachtvertrag ab. Dagegen gehört der Betrieb der Laufenburger Gemeinschaften, wie hier nachzuholen ist, zum Gesellenbetrieb, weil die Schiffleute und Laufenknechte „gemeine Gesellen" waren und trotz den Meistern in letzter Linie entschieden. Das zeigt der Abschluss des Frachtvertrages, besser allerdings noch der von Kaufverträgen (die Gemeinschaften betrieben ja auch den Handel mit Schiffen). Gewöhnlich waren es die drei oder vier Leute in Zurzach, welche das Transportgeschäft abschlossen, daneben konnten die einzelnen Gesellen ebenfalls Güter zum Transport annehmen, nur sollten sie es nicht ohne Vorwissen (es heisst nicht auch noch „und ohne Willen") der Meister tun. Waren diese gegen den Abschluss des Fracht- oder Kaufvertrags dann sollten sie die gemeinen Gesellen berufen und diese entschieden dann, ob sie „samenlich und gemeinlich" das Schiff kaufen und die Ladung annehmen wollten oder nicht.[7])

[6]) L. Pf. O. von 1593: Im Falle der Abwesenheit eines Schiffgesellen durfte dessen Frau nicht selbst oder durch Knechte den Schiffdienst verrichten, „dann wol zu erachten, dass im faal schadens oder verlurste sölliche bedingte dienst sich usryssen und also die schiffgesellen allein im verlurst und schaden stan müesstent. Ob aber sach, dass die anheimschen Schiffgesellen das schiff nit ze laden hetten und dann die weiber der schiffgesellen, so nit anheimsch oder by land wärent, ouch begerten guot einzeladen, ze faren und ze werben, söllent die schiffgesellen inen darzu nit vorstan, sondern vor allen denen, so dass schiffrecht nit hetten, laden. Doch dz alsdann die weiber oder ire dienst und knecht wan was schadens oder verlursts fürfiele, auch zu dem abtrag desselbigen verbunden seyn söllent".

[7]) Lf. Zz. O. 1 . . . „Und so dann einer oder zwen wolten Schiff kauffen, oder ein geferdt annemen, das sollen sy ohne vorwissen der

Ueber die Form des Vertragsschlusses ist nichts gesagt. Thatsächlich geschah es durch Uebergabe der Güter oder durch Einzählen in das Schiff. Wenn die Schiffleute nicht zugegen waren, so genügte es, dass der Kaufmann ihnen zeigte, wo die Güter lagen. Damit war der Frachtvertrag ebenfalls geschlossen.[8]) Bisweilen wurde eine vorhergehende Anzeige an den Teiler verlangt, wie viel Güter man habe und wohin sie giengen.[9]) Diese Anzeige kann als Offerte angesehen werden, denn erst wenn der Teiler daraufhin den Fuhrmann aufgeboten hatte, war der Kaufmann gebunden.[10])

Meistern nit thun, noch annemen oder verfüeren, so es aber den Meistern zu vergönnen wolte zu schwer sein, so mögent sy gemeine gesellen zu inen beruffen und sodan gemeinen Lauffenknecht das Schiff oder das Gefert samenlich gemeinlich kauffen und verfüren". Vgl. eod. Art. 14: „Es soll auch kainer von gemeinem gelt nichtzit kauffen noch kromen weder wenig noch viel, es seye dann der gemeinen gesellen will und meinung".

[8]) Z. S. O. 17.

[9]) Ch. O. 6 c. — Sept. O. 4 spricht davon als dem Gewöhnlichen.

[10]) Das folgt daraus, dass der Fuhrmann, sobald ihm „die Rod geboten" war, fahren musste, mithin ihm dann aber auch das Recht zu führen zustand. Ch. O. 9. Die Lage ist dort folgende: Ein Kaufmann hat die Erlaubnis erhalten, ausser der Rod zu fahren; seine Waren sind noch nicht da und der Fuhrmann, mit dem er abgemacht hat, wird unterdessen aufgeboten. Er soll dann bis zum andern Tag um 1 Uhr warten, dann aber in der Rod fahren, wenn des Kaufmanns Güter noch nicht gekommen sind.

III. Inhalt des Frachtvertrags.

1. Pflichten des Frachtführers.

§ 14. *a)* Die Transportpflicht.

Die Pflichten des Frachtführers sind nach mittelalterlichem Sprachgebrauch natürlich sehr oft an die Person des einzelnen Fuhrmanns geknüpft, während sowohl die Port als die Gesellschaft der Schiffergesellen Frachtführer waren, indem sie den Vertrag schlossen. Beim Rodbetrieb wurde auch faktisch der Transport von den einzelnen Fuhrleuten ausgeführt, doch lagen auch dem Verbande in dieser Hinsicht ebenfalls gewisse Pflichten ob. Ihn traf der Transportzwang, und diesem genügte er, indem er die Ordnung aufrechthielt, die Waren an die Fuhrleute verteilte und die Ausführung des Transportes überwachte.[1]) Die Bestimmungen, welche darüber ergingen, sind zahlreich: Keiner sollte das ihm vom Teiler zugewiesene „Fardel" (von fardello Bündel) liegen lassen[2]), noch einem andern abtreten (locare)[3]), und anderes mehr.

Bei der Fertigung der Waren sollte im allgemeinen kein Unterschied gemacht werden. Die zuerst da waren, sollten zuerst geführt werden.[4]) Davon gab es Ausnahmen, indem für bestimmte Güter z. B. für „gebundenes Gut" (Fässer) ein Vorrang eingeräumt war.[5])

---

§ 14. [1]) Vgl. z. B. Ordnung von Saint-Maurice: partitor ballarum nulli ballas distribuat nec ducere commendet habenti bestiam . . . in tantam egrotatem quod non posseat eas ducere apud Martigniacum vel Villamnovam.

[2]) Us. O.

[3]) Ordnung von Leuk.

[4]) T. B. Us. 28, Vertrag von 1450 zwischen den Schiffleuten von Luzern und Laufenburg. Vetter 128.

[5]) H. O. 1. — In dem Concept eines Handelsvertrags zwischen Luzern und Mailand aus dem Anfang des 15. Jahrhunderts steht: mercatores cum suis rebus de lompartia in lompartiam infra duos dies absque mora expediantur, verum tamen mercatores pelles silvestras nominatas pelatarias conducentes prae aliis mercatoribus . . . promoveantur et celerius expediantur. Regesten zur Gesch. d. Gotthardweges S. 242.

Beim freien Betrieb war natürlich der Fuhrmann oder die Gesellschaft, mit welcher der Kaufmann den Vertrag geschlossen hatte, zur Ausführung des vollen Transportes verpflichtet. Es gab jedoch einige gesetzliche Ausnahmen davon, sowohl bezüglich der persönlichen Ausführung überhaupt als für den ganzen Transport. Von diesem entband der sogenannte „schlechte wechsel", welcher darin bestand, dass der Fuhrmann, der von A kam und nach B wollte und in C einen Fuhrmann antraf, der von B kam und nach A fahren sollte, mit diesem seine Waren vertauschte. Das war auf der Gotthardstrasse in Airolo oder weiter südlich gestattet[6]), auf dem Vierwaldstättersee unbegrenzt.[7]) Es war dazu kein Fuhrmann verpflichtet; wenn einer lieber die ganze Strecke fuhr, so mochte er es thun. Eine andere Ausnahme befreite den Fuhrmann dazu, die ganze aufgenommene Warenmenge zu führen: Wenn nämlich ein Kaufmann mit vielen Waren kam, die er nicht verteilen wollte, und deshalb einem Fuhrmann übergab, so sollte dieser, vorausgesetzt, dass er sie nicht selber allein befördern konnte[8]), seine Landsleute benachrichtigen. Wollte dann keiner die Güter zu den Bedingungen führen, wie er sie mit dem Kaufmann vereinbart hatte, so durfte er doch bei dem Vertrag bleiben, sofern er wenigstens zehn Ballen zu fertigen im Stande war.[9]) Eine letzte Bestimmung derselben Ordnung von Uri gestattete, einen geschlossenen Vertrag gänzlich unausgeführt zu lassen: Wenn einer Güter aufgenommen hatte, ohne dass ihm zur Zeit die erforderlichen Transportmittel zur Verfügung standen, und ihn dann ein Landsmann bat, ihm diese Waren zur Beförderung

[6]) U. O.

[7]) Und Vereinbarung von 1586 als altes Herkommen bestätigt.

[8]) Diese Voraussetzung ist in der Quelle nicht gemacht, aber hinzuzudenken, da man aus der Stelle nicht etwa ein Maximum dessen, was ein Säumer führen darf, herauslesen kann, denn der letzte Satz widerspricht dem. Vgl. die folgende Anm.

[9]) Der Anfang ist klar, „wil sy denne niemen fueren als ers ufgenomen het, won daz im untz an zehen Soemen oder Bally uberblibet, an geverde, die mag er wol fueren".

zu geben, sollte er es thun. Im Falle nun dieser Landsmann nach der Meinung des Kaufmanns oder des ersten Fuhrmanns so „krank und hablos“ wäre, dass er ihnen, die Waren zu befördern, nicht in der Lage zu sein schien, so sollte er ihn, d. h. den Kaufmann oder Fuhrmann, sicher stellen. Der eigentliche Kontrahent blieb dabei der erste Fuhrmann, und war auch als solcher dem Kaufmann verhaftet. Diese beiden letzten Fälle zeigen auch die Einflüsse der Markgenossenschaft, auf welche oben hingedeutet war.

Für die rechtzeitige Beförderung wurde beim Rodbetrieb ebenfalls durch mannigfache Bestimmungen gesorgt. Da sich die Strecke stets gleich blieb, so konnte ein regelmässiger Verkehr erwartet werden, wenn nur auf pünktliche Abfahrt gehalten wurde. Deshalb beziehen sich die meisten Verordnungen darauf;[10]) weit seltener sind sie so gehalten, dass der Fuhrmann innerhalb bestimmter Frist gefertigt haben sollte.[11]) Auch beim freien Betrieb war es Gebrauch, den Tag der Abfahrt zu bestimmen; und darum verbietet die Ordnung von Uri, dass einer Waren aufnehme, wenn seine Pferde bis zu dem Tag, an welchem die Güter abfahren sollten, nicht im Lande waren.[12]) Anderswo z. B. auf der untern Strasse scheinen der Kaufmann und Fuhrmann meistens einen bestimmten

[10]) T. B. Us. 12, 31. — Saint-Maurice: „quod quicunque curum suum de ballis sibi distributis non oneraverit, nec iter suum arripuerit ducendo eas infra horam qua pulsatur ad meridiem.“ Die Stelle entspricht auch in ihrer Fortsetzung der Sept. O. 5.

[11]) Portenbeschluss von 1625: Es soll auch ein jeder die Güter, so auf die Rod gegeben werden, in 3 oder 4 Tagen „antworten“ (= abliefern). Vgl. auch Z. S. O. 9, für den Weintransport bestand die besondere Pflicht der Schiffmeister immer einen Monat, nachdem der Wein an den Bestimmungsort gelangt war, die Weinfässer dem Absender zurückzufertigen.

[12]) U. O.: „Es sol ouch nieman guot sinen Rossen engegen bringen, won daz die ross, uff dü er guot nimet, e sullen ze Ure in dem Land sin, e daz das ufgenomen guot us dem Lande kome, alles also daz der koufman nüt gesumet werde . . . und daz er dazselbe guot nüt dester fürer hinder sich habe, darvum daz sin ross komen mügen“. Es folgt daraus ferner, dass der Kaufmann die Waren nicht begleitete.

Tag, an welchem die Waren befördert sein mussten, abgemacht zu haben.[13]) Die Marktschiffer mussten zu den Märkten fahren, konnten also nicht etwa warten, bis sie ihr Schiff ganz geladen hätten. Das durften die andern Schiffgesellen wohl auch nicht; doch ist nichts darüber gesagt.

Den Bestimmungsort bildeten beim strengen Rodbetrieb die Grenzen des Gemeindegebiets; beim freien Betrieb wurde er vom Kaufmann festgesetzt, „das versprochen ehndt vnd ohrt". Eine Wahl der Strasse kam in Chur in Betracht, weil dort die obere wie die untere Strasse für den Verkehr nach Italien zur Verfügung standen. Nach langem Kampfe erreichten es die Kaufleute, dass sie wählen durften.[14])

§ 15. *b)* Die Ablieferungspflicht.

Bei der systematischen Behandlung der Verpflichtung des Frachtführers wird diese in drei verschiedene Bestandteile zerlegt: die eigentliche Beförderungs-, die Verwahrungs- und die Ablieferungspflicht. Diese letztere besteht in der Obligation des Frachtführers, nach ausgeführtem Transport die Waren dem Empfänger abzuliefern. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus ist die Verpflichtung eine einheitliche; es soll ein bestimmter Erfolg geleistet werden. So wurde sie auch in den mittelalterlichen Quellen vielfach angesehen, indem die allgemeine Terminologie für abliefern = antworten oft die Verpflichtung des Fuhrmanns zum Transport und zur Ablieferung

[13]) Portenbeschluss von 1557: „wer guott von einem Kauffman uffneme zuo ferkhen, der soll seinem geheiss genuog thuon und ihm sein guot uff endt und ohrt auch zil und tag, wie er verheissen hat, unverzogenlich antwortten, vorbehalten Gottes gwalt und Herrenzwang".

[14]) 1359 gebot Karl IV. allen Reichsstädten ihre Waren auf der alten obern Strasse transportiereu zu lassen. (Mohr II Nr. 345). 1467 ergieng ein Schiedspruch des Bischofs von Chur, dass die Churer die Güter auf die obere Strasse führen sollten. Aus Ch. O. 6 c. ist zu schliessen, dass der Kaufmann die Wahl hatte. Allerdings wurde 1606 ein Decret des Rats von Chur, dass sich kein Kaufmann noch Fuhrmann unterstehe, anderswo als über den Septimer zu fahren, erlassen. Neuer Sammler von 1808 S. 161.

bezeichnet.[1]) Doch giebt es auch Fälle, in denen von einer besondern Ablieferungspflicht gesprochen werden kann. Es handelt sich um ein Antworten in die Susten. Wenn ein Fuhrmann den Transport beendet hatte, dann musste er entweder dem Sustmeister, sei es dass die Waren noch weiter geführt werden sollten, sei es dass sie von diesem dem Empfänger zugestellt wurden, oder direkt dem Kaufmann Rechnung ablegen. Den ersten Fall beschreibt die Vereinbarung der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus mit den Bünden: Darnach zählten die Schiffmeister dem Hausmeister in Wallenstatt die Waren vor und zeigten ihm an, wieviel dem und wieviel jenem gehöre. Wenn die Sust etwa voll Güter sei, wird in einer andern Quelle gesagt, solle folgendes Verfahren beobachtet werden: Die Fuhrleute legen die Waren vor die Sust und zeigen es dem „zoller" an. Dann sollten sie „damit das gut geantwort haben".[2]) Wie den Kaufleuten Rechnung gelegt wurde, zeigt ein Beispiel aus Luzern. Wenn die Schiffleute angekommen waren, so führten sie die Waren in die Sust, „legten jedem Kaufmann das Seine auf seine Bank, zählten ihm vor, und gaben ihm Rechnung".[3])

§ 15. [1]) Z. S. O. 6 „was Inen von frömbden lüth ingeleit das dahin zu antwurdten, dahin es gehört. Vgl. auch Anmerkung 11 des vorhergehenden §.

[2]) Aus einer Bestimmung des Schifferlohns für den Obersee von 1535 (Zürcher Staatsarchiv). Es handelt sich um die „sust an der Ziegelbrugken".

[3]) Schwyz beklagte sich 1543 im Namen der Schiffleute von Küsnach, dass die Kaufleute bevor das Schiff mit dem Salz angekommen sei, bereits Kaufverträge über das Salz abgeschlossen hätten. Wenn dann das Schiff käme, stürmten die Käufer auf das Schiff und trügen ihr gekauftes Salz fort, sodass es den Schiffleuten unmöglich sei, den Kaufleuten Rechnung zu legen (Luzerner Staatsarchiv). Da es sich um Salz handelt, ist der Text vielleicht zu allgemein gehalten, indem dieser Artikel besondern Vorschriften unterworfen sein konnte.

§ 16. *c)* Die Verwahrungspflicht.

Das Statut des Formazzathales spricht den Grundsatz kurz und scharf aus: debet salvare.[1]) Anderswo liegt er in einzelnen Bestimmungen: dass der Fuhrmann mit Decken und andern Sachen nach Notdurft versehen sei[2]); dass er mit Wagen, Pferd und Geschirr gehörig sich ausrüste.[3]) In den Städten wurden für die Schiffahrt besondere Beamte angestellt, welche die ordentliche Beladung der Schiffe prüfen sollten, ausserdem den Schiffleuten öfters einschärften, nicht schwerer als bis zu einer gewissen Marke zu laden.[4]) Es gehören hierher ferner die Vorschriften, dass die Fuhrleute in den Susten sollen abladen „damit einem ieden bidermann dz seinig versicheret seige". Wenn die Waren auf einer Wechselstation über Nacht blieben, dann hatte der Teiler für deren Verwahrung zu sorgen.[5]) Viele Klagen brachte der Transport von Wein, da die Fuhrleute aus den Fässern tranken und sie dann mit Wasser auffüllten.[6]) Aus den Bestimmungen dagegen können wir den Satz herleiten: dass die Waren während des Transportes nicht gemindert werden sollen. Das geschah auch dadurch, dass die Fuhrleute Geld auf Transportgüter aufnahmen; was ebenfalls verboten wurde.[7])

Die Verwahrungspflicht erhellt namentlich aus einem Artikel der erwähnten Vereinbarung der drei Orte mit den

§ 16. [1]) Archiv für Schweizer-Geschichte III, 270. Die Statuten stammen aus dem Jahre 1487. Die betreffende Stelle ist überschrieben: de mercantiis.

[2]) H. O. 5.

[3]) Ch. O. 4. — Ordnung für die Rheinfähre bei Kadelburg von 1550 (Argovia IV, 93 Art. 1) die Fähren sollen „yederzit mit schiffen, weydlingen so vil versechen seyn, dasz sy lüt und güetter sicher in guter hut und gewarsamy fueren und vertigen mögind". Es sind auch eine Mehrzahl von Fähren, welche den Transport besorgen, ob jeder Gemeindegenosse zugelassen war, ist nicht gesagt.

[4]) Z. S. O. 5, 6 und am Ende.

[5]) Saint-Maurice: item quod dictus partitor semper ballas in serum commendet et commendare teneatur.

[6]) H. O. 4, 5. Eidg. Absch. Bd. IV Abtlg. 1 a. S. 821 d., Z. S. O. 21.

[7]) Portenbeschluss von 1599.

Bünden: „Es sollen auch die Schiffmeister dhein guot one not usslegen und so sy aber usslegen müssten so söllen sy doch das korn und gut versorgen das best sy können und mögen, damit es nicht zu schannden werde.“ Der Frachtvertrag war geschlossen, aber die Güter konnten nicht mehr mit der nächsten Fahrt befördert werden, sollten jedoch unterdessen auf das Beste vom Frachtführer verwahrt werden. Diese Pflicht begann also mit dem Vertragsschluss; sie endigte, wie dem vorhergehenden Paragraphen zu entnehmen ist, mit der Ablieferung, bezw. deren Ersatz.[8])

Welchen Einfluss hatte aber die Begleitung seitens des Kaufmanns? Alle die erwähnten Bestimmungen sind ganz ohne Berücksichtigung einer solchen erlassen. Einzelne enthalten allerdings nur dispositives Recht[9]), aber das hat für die Sache selbst keine Bedeutung. Bei dem Rodbetrieb gab es in dieser Beziehung gar keine Einwirkung des Kaufmanns. Am ehesten könnte das die Frage sein, wenn ein einzelner Fuhrmann einen freien Vertrag geschlossen hatte. In diesem Fall war aber die Begleitung nicht Regel; denn darin lag eben auch ein grosser Vorteil des freien Betriebes vor dem Rodbetrieb, dass der Kaufmann nicht mitzureisen brauchte, sondern vorauseilen konnte.[10]) Es darf also behauptet werden, dass eine Verwahrungspflicht dem Prinzip nach durchaus auf dem Frachtführer lastete. Es frägt sich nur, wie weit gieng sie?

§ 17. *d)* Die Haftung des Frachtführers.

Die Darlegung der Grundsätze über die Haftung der Fuhrleute wird die notwendige Ergänzung geben zu der Behandlung der einzelnen Pflichten, indem hier zugleich die Grenze festgestellt werden muss, bis zu welcher diese und jene gingen.

[8]) Vgl. auch Z. S. O. 27.

[9]) z. B. dass der Fuhrmann in der Susten abladen solle. Auf der untern Strasse konnte der Kaufmann einen andern Ort nennen, vgl. Portenbeschluss von 1554 in § 10 Anm. 8.

[10]) Vgl. oben § 14 Anm. 12.

Aus manchen Stellen könnte es scheinen, als ob überhaupt keine Haftung dem Kaufmanne gegenüber bestanden habe, sondern nur eine Bestrafung mit der vom Gesetz aufgestellten Busse. Doch findet sich anderswo ein allgemeines Klagerecht des Kaufmanns so deutlich ausgesprochen, dass daraus schon ein Schadenersatzanspruch zu folgern ist.[1]) Die Busse kam stets nur dem Verbande zu, und wurde bisweilen durch eigene Kläger ganz unabhängig von der Klageerhebung des Kaufmanns eingefordert.[2])

Für den Kaufmann konnte auf zweierlei Weise ein Schaden entstehen, entweder durch verspätete oder durch mangelhafte Ablieferung der Waren. Wenn nun im mittelalterlichen Transportrecht die Ablieferungspflicht nicht besonders ausgebildet war, so lag der Grund des Schadens in einer Verzögerung während des Transportes oder einer Beschädigung der Waren, so lange sie im Gewahrsam des Fuhrmanns waren. Behandeln wir beide Fälle getrennt:

I. Haftung gegen Verzögerungen im Transport: Diesen Schaden suchte der Rodbetrieb dadurch abzuwenden, dass zu bestimmter Zeit die Fahrt begonnen werden sollte. Wenn das nicht geschah, so konnte die Ursache, abgesehen von dem Eintritt eines casus, beim Fuhrmann oder beim Teiler liegen. Lag eine Nachlässigkeit bei letzterem vor, dann haftete er allein und in erster Linie[3]): aber selbst wenn das nicht der Fall war, sondern den Fuhrmann die Schuld traf, so stand gleichwohl der Teiler in erster Linie ein, sofern die Verzögerung durch ein Thun oder Unterlassen gegen eine auf den Transport bezügliche Pflicht seitens des Fuhrmanns, an

§ 17. [1]) U. O. „dz der koufman nüt ab im klage". Sept. O. 8. — Portenbeschluss von 1557: „Und wenn ein Kauffmann uff welcher Portt es were, klagbar were, und sich erfunde, dass er ime sein guott nit an dz versprochen ohrt geantworttet, oder ungebührlich geferget oder versetzt hätte, derselbig ist der Portt da er wohnhafft ist, 10 Guldi zu geben verfallen". (Fortsetzung zu § 14, Anm. 13). Es ist nicht anzunehmen, dass der Kaufmann klagte, wenn er nichts zu erwarten hatte.

[2]) Us. O. U. O.

[3]) Ergiebt sich nach „ex majore minus" aus dem Folgenden.

dem die Reihe war, hervorgerufen wurde. Hatte jedoch irgend ein Fuhrmann auf andere Weise dem Teiler Hindernisse in den Weg gelegt, so haftete er direkt dem Beschädigten [4]), im andern Falle wurde vom Teiler auf ihn Regress genommen. Es bestand also für den durch Verzögerung verursachten Schaden die Vermutung, dass sie durch Schuld des Teilers oder mangelhafte Organisation des Verbandes entstanden war. Beim freien Einzelbetrieb haftete der Fuhrmann allein. Es wird in einem Falle gesagt, wie weit die Haftung gieng: wenn nämlich der Fuhrmann beim Abschluss des Geschäftes wusste, dass seine Pferde nicht zur Verfügung stehen konnten für den Tag der Abfahrt, und der Kaufmann durch die Versäumnis geschädigt wurde, dann haftete der Fuhrmann.[5]) Wie aber, wenn die Pferde erfahrungsgemäss zur bestimmten Zeit hätten eintreffen können, aber durch einen Zufall davon abgehalten wurden? Darüber ist nichts gesagt. Es wird nur allgemein vorbehalten, „echte Not" und „Gottes Gewalt" [6]); das gilt auch für den Rodbetrieb. Dann war der Fuhrmann offenbar frei; und das durfte wohl auch der Teiler, der belangt wurde, einwenden. Aus einer einzelnen Bestimmung der Ordnung von Saint-Maurice soll hier noch die Pflicht des Fuhrmanns zur möglichsten Abwendung von Schaden, wenn auch ein Zufall eingetreten ist, festgestellt werden. Wenn nämlich einem Fuhrmann unterwegs die Pferde erlahmten, oder der Wagen brach, sollten die Waren unverzüglich einem andern Fuhrmann übergeben werden, damit sie zur rechten Zeit noch gefertigt werden konnten.[7])

II. Haftung für ( ) gegen Beschädigung und Verlust von Waren. Es muss hier vorausgeschickt werden, dass die Entschädigung für verlorene Güter nicht nur auf transportrecht-

---

[4]) Sept. O. 4 und 5, T. B. Us. 89. Us. O.: „Es sol auch nieman den teiler kümbern, davon die koufflüte alder die tallüte gesomet würden der sollte die koufflüte . . . entschadigen ob si sin in schaden köment".

[5]) Vgl. die Stelle oben § 14 Anm. 12.

[6]) Us. O., U. O., Ch. O. 5.

[7]) Ob und wer für die Verzögerung haftete, ist nicht gesagt.

licher Verpflichtung beruhte, sondern dass daneben auch die aus dem Geleite entspringende Pflicht des Landesherrn bestand, für gestohlene oder geraubte Waren aufzukommen.[8]) Doch sei davon im folgenden abgesehen.

Wenn im Rodbetrieb während des Transportes eine Beschädigung der Güter erfolgte, dann haftete der Fuhrmann in erster Linie[9]), niemals jedoch der Teiler. Eine solidare Haftung aller Fuhrleute bestand nirgends, insbesondere dort, wo sie am ehesten hätte vorkommen können, in Thusis, existierte sie nicht.[10]) Dagegen trat die Gemeinde subsidiär ein für den Schaden, welchen der Fuhrmann nicht zu ersetzen im Stande war.[11]) Doch ist das keineswegs überall nachzuweisen. Vielmehr fand in Chur eine solche subsidiäre Haftung nicht

[8]) Vgl. z. B. Peter Ochs: Geschichte von Basel V, 223, Regesten zur Geschichte des Gotthardweges 242, 255, 343. — Vertrag mit Mailand von 1272: Der Bischof soll „restituere omne dampnum sive per robariam rel alio modo iniusto, sive per furtum, exceptis tamen fortuitis casibus".

[9]) Viamalabrief, Grimselordnung von 1397. (Eidg. Abschiede Bd. I 2. Aufl. S. 454).

[10]) Keine Stelle im Viamalabrief weist darauf. Der Herausgeber dieser Urkunde behauptet zwar ein solidare Haftung (Anm. 10) und beruft sich dabei auf Sprecher op. cit. II, 254 und 257, der aber gar nicht für ihn spricht. Sprecher giebt übrigens keine Quellen an.

[11]) Grimselordnung: „Het aber der nüt so vil, so sol es die gemeind besrun nach recht, uf der gebiet es sich verlürt". Beschränkt also auf den Fall, dass Waren verloren giengen. Aus den Portenbeschlüssen müssen einige Momente angeführt werden, die dafür zu sprechen scheinen: Als es sich um Bestellung des Aufsehers handelte (vgl. oben § 9 Anm. 15), wurde zugleich vorgeschlagen, die Gemeinden sollten subsidiär haften, wenn ein Fuhrmann einen Kaufmann schädigte. Das wurde aber später verworfen, zugleich aber ein anderes Sicherungsmittel festgesetzt, dass ein jeder „der führen wollte" (es heisst nicht, wer in der Rod ist) in seiner Gemeinde genügende Bürgschaft stellen solle. Der erste Vorschlag, — denn eine solche Rechtsidee greift man nicht aus der Luft — dessen Verwerfung und Ersetzung durch eine andere Sicherungsmassregel, lassen für den Rodbetrieb eine subsidiäre Haftung der Gemeinde vermuten. — Die Quellen aus Uri und Ursern schweigen ganz über die Frage des Schadensersatzes für verlorene oder beschädigte Güter, ebenso die Septimer-Ordnung.

statt; denn dort hatte der Fuhrmann einen Bürgen stellen müssen, damit — und das ist entscheidend — „der Kaufmann wisse, wo er das Seinige suchen soll". Für eine subsidiäre Haftung der Stadt ist gar kein Platz, es sei denn vielleicht in dem Falle, dass sie nachlässig sich den vorgeschlagenen Bürgen nicht recht angeschaut hatte, und dieser insolvent war. Doch ist das dann eine andere Sachlage. Auch in Thusis bestand durchaus kein Eintreten der Port für einen etwaigen Ausfall, da dort alljährlich die Bürgschaft geprüft und überhaupt nur bis zu einer bestimmten Höhe Ersatz geleistet wurde.

Wenn dagegen der Schaden zwar während des Rodbetriebes, aber infolge der Vernachlässigung von Pflichten, die auf dem Verband ruhten, wie z. B. die Wegbaupflicht, entstanden war, dann haftete die Port, die den Schaden aus ihren Mitteln, z. B. aus den Einnahmen des Bussenrechts, ersetzen musste.[12])

Eine Gesamthaftung herrschte unter den drei Schiffmeistern des Zürichsees: „ob einer der schiffmeystern oder zwen etwas verwarlost ind biderben lüten, sonnd alle dry theil und gemein daran haben und glychen Costen und schaden tragen". Dies war nicht die Art, wie die Schiffgesellen hafteten, denn ein abwesender wurde gar nicht herangezogen.[13]) Für einen Schaden, den der Nauenmeister durch Nachlässigkeit in der Erfüllung seiner Obliegenheiten verursacht hatte, haftete er, aber nur insofern die Schiffgesellen auf ihn Regress nahmen. Dass diese in erster Linie einstehen mussten, folgt daraus, dass der Nauenmeister ihnen hatte Bürgschaft leisten müssen.[14]) Diese primäre Haftung darf unbedingt auch auf den Fall an-

[12]) Erster Portenbeschluss: Die Port soll die Wege in gutem Zustand erhalten, „wo aber einem . . . sein hab und guott zuo verlieren gienge von mangel des Wägs uff welcher Portt es were, solchen schaden und verlurst soll dieselbige alwegen abtragen ohne eintrag oder widerred". — Vgl. auch Sept. O. 1.

[13]) vgl. oben § 13 Anm. 6. Es folgt daraus, dass sie sich nicht vertreten lassen durften.

[14]) L. Pf. O. Art. 2.

gewendet werden, dass einige Gesellen bei einer Fahrt etwas verwahrlosten, denn sie handelten ebenso sehr in dem ihnen von den Statuten gesteckten Gebiet, wie jener, und müssen demnach auch als Vertreter der Gesellschaft gelten. Die Gesellschaft nahm dann ebenfalls ihren Regress auf die schuldigen Gesellen.

Die Untersuchung der Haftungsgrenze muss feststellen, was gehört in das Gebiet des Zufalls und was in das der Fahrlässigkeit. Gerade dafür ist es besonders bedauerlich, dass nur so wenige gerichtliche Entscheidungen vorliegen.[15]) In den Quellen findet sich öfters der Ausdruck „Verwahrlosung", welcher in seinem Zusammenhang mit Verwahrung eben all das bezeichnet, was dieser nicht entspricht. Den dadurch verursachten Schaden hatte der Fuhrmann zu ersetzen.[16]) Meistens wird diese Nachlässigkeit in einer Unterlassung bestehen, so dass dem Willen des Fuhrmanns nicht unterworfene Mächte das schlecht oder ungeschützte Gut anfallen können. Der Fuhrmann haftete dann; so der Nauenmeister z. B., der das Schiff liederlich angebunden hatte, dass der Sturm es ans Land treiben konnte.[17]) Wenn jedoch ein Schutz überhaupt nicht möglich war wegen der Art des Eintretens der äussern Macht, so war der Fuhrmann verpflichtet, das Nötige zur Abwendung von Schaden zu thun.[18]) Im Falle bei diesem Rettungswerk selber ein Schaden eintrat, sollte der Fuhrmann nicht haften, auch wenn er unter gewöhnlichen Umständen dafür einstehen musste. Der erste Portenbeschluss drückt

[15]) Vgl. die allgemeinen Gesichtspunkte in Henslers Institutionen des deutschen Privatrechts II, 363 uff. — Stobbe: zur Geschichte des deutschen Vertragsrechts, namentlich S. 248.

[16]) Z. S. O. 2, Viamala-Brief, Statuten des Livrinerthals Art. 133.

[17]) L. Pf. O. 2.

[18]) Segesser II, 386. Anm. 1 führt einen Fall an: Ein stark mit Leuten beladenes Schiff war auf den Eid der Schiffleute hin vom Schiffbeschauer nicht kontrolliert worden. Unterwegs stiess es auf und 30 Menschen ertranken. Die Schiffleute wurden gebüsst, aber nicht zu einer Entschädigung verurteilt, weil sie schwuren, dass sie alles mögliche zur Abwendung des Unglücks gethan hätten.

dieses Prinzip casuistisch aus: „so ohn versächens und gällicher weiss ungewitter einfieli und einer oder mehr mit seinem hab und guott zu eilentz infaren wolte und schaden empfienge, sol sömliches alwegen nach Gerichts erkhantnus angesechen werden zuo guoten treuen." Was also den Zufall anbetrifft, so musste er, um von der Haftung zu befreien, im speziellen Fall unvermeidlich und der dadurch verursachte Schaden unabwendbar gewesen sein. In einer Klage gegen die Schiffmeister auf dem Zürichsee machte ein geschädigter Kaufmann geltend, dass allerdings beim Ausladen der Güter Wind geweht habe, die Schiffer aber schon längst vor dem Unwetter hätten ausladen können.[19]) Diese Rechtsanschauung entspricht durchaus dem vorhin aufgestellten Satz. Ebenso haftete der Fuhrmann dann, wenn er durch seine Nachlässigkeit eine Macht, die er zu beherrschen im Stande ist, Schaden anstiften lässt, dadurch z. B. dass er die Pferde nicht im Zügel hält. Wie aber, wenn eine solche Macht durch einen Zufall der Herrschaft des Frachtführers entrissen wird, indem z. B. die Pferde plötzlich scheuen? Dann liegt die Sache wie oben, und eine Haftung bestand nicht, vorausgesetzt immerhin, dass den Fuhrmann keine Nachlässigkeit traf, er also im vorigen Beispiel auch nicht vermuten konnte, die Pferde würden an der und der Stelle scheu. Diese Befreiung von der Schadensersatzpflicht im Falle des Eintritts eines unvermeidbaren casus drücken die Quellen aus durch den Vorbehalt: „Gottes Not und Herren Gewalt", oder „Gottes Gewalt und Herren Zwang".[20]) Die vereinzelt dastehende Bestimmung der Ordnung für Horgen Art. 2, dass ein Fuhrmann, dem während des Transportes Salz wider seinen Willen verunglückte, es ersetzen soll, ist zu allgemein gehalten, als dass

[19]) Aus einem Brief der Schwyzer Regierung an die von Zürich zur Unterstützung des Klagbegehrens ihres Unterthanen. (Staatsarchiv Zürich).

[20]) Viamalabrief. Portenbeschluss von 1557. Diese Einteilung der casus findet sich auch in der Dissertation von Petrus Mieth: de eo quod iustum circa aurigas, cap. II Ziff. 18: casus fortuiti sine facto hominis vel facto hominis. — Z. S. O. 16: Die Schiffer sollen fahren „als wyt sy an wind und wetter han mögent".

eine weitergehende Haftung daraus abgeleitet werden könnte. Denn für allen und jeden Zufall wird auch dort der Fuhrmann nicht haben einstehen müssen. So entsprechen denn die Quellen durchaus der Ansicht Dernburgs über die Haftung für höhere Gewalt. Auch für die Verzögerung galten in dieser Hinsicht die gleichen Grundsätze, indem sich an den betreffenden Stellen der gleiche Vorbehalt findet.

Der Schadenersatz erstreckte sich bei der Verzögerung und bei einer Beschädigung auf den Schaden, den der Verletzte wirklich erlitten hatte, und daneben „auf allen Kostung".[21]) Eine nähere Bestimmung giebt die Ordnung für Horgen, nach welcher der Fuhrmann für verdorbenes Salz „als für ein Hoptgut" haftete, d. h. dessen vollen Wert nicht nur dessen Wertminderung bezahlen sollte.[22]) Der Viamalabrief beschränkt die Höhe des Schadensersatzes auf fünfzig Gulden. Doch zeigt die Fassung der Stelle, dass sich das nur auf den Fall des durch Nachlässigkeit entstandenen Schadens bezieht. Bei dolus und doch wohl auch bei grober Fahrlässigkeit wird der Fuhrmann den Schaden gänzlich haben abtragen müssen.

Für Knechte musste der Fuhrmann einstehen, wie wenn er selbst gehandelt hätte.[23])

Eine Mehrheit von Frachtführern war bei fast allen Beförderungen thätig, aber eine Gesamthaftung derselben lässt sich nicht nachweisen. Beim Rodbetrieb reiste der Kaufmann mit, lohnte die Fuhrleute jeweilen ab und schloss dann selber den neuen Frachtvertrag, so dass auch nicht von einer Haftung der Porten als Zwischenspediteuren gesprochen werden kann. Bei den durch Verzögerung verursachten Unkosten, indem ein Teiler auf eine Benachrichtigung hin umsonst den Waren entgegen gegangen war —, haftete nicht etwa ein Teiler dem andern, sondern der Kaufmann hatte dafür aufzukommen

[21]) Viamalabrief, Sept. O. 8.

[22]) Schweizer. Idiotikon Bd. II Spalte 548 Hauptgut = Kapital im Gegensatz zu den Zinsen.

[23]) Viamalabrief.

unter Regress auf seinen Teiler, der sich dann seinerseits an den säumigen Fuhrmann hielt.[24]) Man könnte beim erlaubten Wechsel an eine Haftung des einen Fuhrmanns für den andern denken; aber aus den Quellen ergiebt sich nichts dafür. Auch kann man nicht eine Analogie ziehen aus der Haftung des Vertragsfuhrmanns, dessen Pferde nicht im Lande waren, für den Landsmann, der ihn um die Waren gebeten hatte, da er beim Abschluss des Vertrags gegen eine gesetzliche Vorschrift handelte, der Fuhrmann aber, der wechselte, nicht.

---

§ 18. 2. Geltendmachung und Sicherung der Haftansprüche.

Damit der Kaufmann seinen Anspruch klagend geltend machen konnte, musste er wissen, wen er zu belangen hatte. Beim Rodbetrieb, wo er mitreiste, da kannte er den Fuhrmann, ebenso beim freien Betrieb, wo er sich seinen Fuhrmann ausgesucht hatte. Wenn er seine Güter dem Gesellenschiff aufgab, so hielt er sich eben an die Gesellschaft, denn — und das scheint mir ein neuer Grund für die oben aufgestellte Ansicht, dass die Gesellschaft in erster Linie haftete, zu sein — er konnte ja nicht wissen, welche Gesellen mitfuhren und in seinem Fall den Transport ausführten. Es gab aber noch eine letzte Möglichkeit, dass nämlich die Waren durch die Hände mehrerer Fuhrleute gingen, von denen der Kaufmann keinen kannte, indem er weder seine Güter begleitete noch mitreiste. Das war der Fall auf der Linie Zürich-Zug-Luzern, und da trat der Fertiger ein, indem sich der Kaufmann für verlorene Güter an ihn hielt, und von ihm Ersatz verlangte. Es ist das eine eigentümliche Haftung des Spediteurs und ebenso besonders ist die Pflicht, dass er alle vierzehn Tage den Gütern nachgehe und schaue, ob sie ordentlich transportiert worden seien; wenn er das nicht that, so verlor er seinen

---

[24]) Sept. O. 4.

Regress auf den schuldigen Säumer.[1]) Wenn dagegen Waren beschädigt wurden, sollte der Fuhrmann sie dem Eigentümer ersetzen und dem Spediteur Anzeige machen.[2]) Alles nähere ist blosse Vermutung: Es musste jemand da sein, der den Schaden konstatierte; das konnte der Kaufmann an der letzten Empfangsstation sein, aber haftete dann der eine Fuhrmann für das, was andere verschuldet hatten? Es ist wahrscheinlicher, dass jeweilen der Sustmeister die angekommenen Waren prüfte, und dass er auch die Fuhrleute jedesmal bezahlte. Daraus würden dann für den Sustmeister besondere Pflichten herzuleiten sein; doch darf eine Hypothese nicht zu weit verfolgt werden. Jedenfalls bestand eine verschiedene Geltentmachung des Anspruches wegen verlorener Güter und desjenigen wegen Beschädigungen.

Aehnlich war der Betrieb auf der Linie Zürich-Chur, auf welcher jedoch der Regel nach kein Fertiger in Betracht kommt,[3]) und wo in Wallenstatt ein Wechsel der Fuhrleute stattfand. In dieser Station waren die Schiffmeister verpflichtet, dem Hausmeister die Waren vorzuzählen, „damit, so ettwas verloren, der kouffmann wüsste dem synen nachzukomen, unnd so die meyster dem hußmeyster das guot nit alles inwißen, so sollen die meyster dasselbig guot erstatten und bezalen. So aber die Meyster bedüchte keyn schuld daran ze haben, so mögen sy inen zu wallenstatt am zynstag allweg eyns rechten sin, doch dem alten Vertrag unschädlich".[4]) Demnach wandte sich ein Churer Kaufmann, dem Güter auf dem Transport von Zürich nach Chur verloren gegangen waren, an die Schiffmeister, als die ersten Frachtführer, welche für das Gut, dessen Ablieferung sie nicht beweisen konnten, hafteten. Für alles andere musste der Hausmeister einstehen. Wie es im Fall einer Beschädigung der Waren gehalten wurde, ist nicht gesagt.

§ 18. [1]) H. O. 6.
[2]) H. O. 2.
[3]) Vereinbarung mit den Bünden.
[4]) Dieser letzte Vorbehalt bezieht sich auf d. Z. S. O. 4.

Das Forum war ein verschiedenes, das Gericht, in dessen Gebiet der Schaden erfolgte,[5]) oder in den Porten Graubündens das Gericht der Port, welche der Port des Beklagten benachbart war.[6])

Die Regelung der Beweisfrage ergiebt nichts besonderes: Der Kaufmann musste einen Eid leisten, dass er einen Schaden erlitten hatte. Was er „mit siner warheit darleyt dz er darum gelitten habe", sollte der Fuhrmann ersetzen. Der Mangel eines Frachtbriefes wurde schon erwähnt. Für den Rodbetrieb ist das erklärlich, aber sonst scheint dadurch für den Beweis eine grosse Lücke zu bestehen. Aber es gab andere Mittel. Das Einzählen der Waren in die Schiffe konnte vor Zeugen oder gegen Ausstellung einer Art Ladescheins geschehen. Ausserdem dienten die Eintragungen in die Sust- und Zollbücher[7]) zum Beweise, in Graubünden auch die Anzeige an den Teiler. Der Fuhrmann hatte dann den Haftausschliessungsgrund zu beweisen.[8])

Eine Sicherung dieser Schadenersatzansprüche bildeten die erwähnten Bürgschaftstellungen; ein gesetzliches Pfandrecht an den Tieren und dem Wagen des Fuhrmanns habe ich nicht gefunden.[9])

---

[5]) Z. S. O. 4.

[6]) Erster Portenbeschluss: „so es beschäch dz einem bidermann oder mehr sein hab und guott zu verliehren gienge, uff welcher Portt es were, und also im rechten gegen einandern erwuochsen und komen wurden, sollen die sömliche zuo sprüchen gegen einandren haben, rächt geben und nemen, namlich die von Bäzüns und Katz gen Tusis, die von Reinwaldt gen Schambs u. s. w. alwegen for ein jedes Gericht verordneten Richter komen".

[7]) Borel: les foires de Genève au XVe siècle 163 Anm. 1 erwähnt solche Zollbücher, in welche sowohl der Name des Fuhrmanns als desjenigen, für den er führte, sowie die Warenmenge eingetragen wurde, z. B.: de Jacobo de Crosso Petro pro viis X bestiarum oneratum nomine Martini Minioti de Arsilliana, ut iuravit, 5 den.

[8]) Statuten des Livinerthals Art. 133.

[9]) Ein solches bestand in Italien, und bei dem Verkehr mit diesem Lande dürfte es auch für die Schweiz erwartet werden. Vgl. Pertile storia del diritto italiano IV, 646.

§ 19. 3. Rechte des Frachtführers.

Der Hauptanspruch des Frachtführers bestand damals wie heute darin, dass der Kaufmann den bestimmten Lohn zahle. Dieser war beim Rod- und Gesellenbetrieb gesetzlich festgesetzt. Bis zu einem bestimmten Gewicht wurde meistens ein einheitlicher Lohn verlangt[1]; was darüber gieng, zahlte den sogenannten Ueberlohn,[2] womit überhaupt jedes für besondere Leistungen zu zahlende Aequivalent bezeichnet wurde.[3] Waren, die einen äussersten Gewichtsansatz überstiegen, brauchte der Fuhrmann in der Rod nicht zu führen.[4] Man kann das auch als eine Ausnahme vom Transportzwang ansehen.

Dieser Anspruch sollte bisweilen pränumerando befriedigt werden; meistens wurden aber die Fuhrleute erst nach vollbrachtem Transport bezahlt, selbst dann, wenn der Kaufmann den Lohn schon vorher entrichtet hatte, denn das erfolgte nur an den Hausmeister.[5] Im Gesellenbetrieb haftete der Lohnmeister den Gesellen dafür, dass er alles einzog, was diesen zukam.[6]

Den Fuhrleuten stand ein Retentionsrecht an den Waren des Kaufmanns zu für den von ihnen verdienten Lohn.[7] Es durfte keiner für den Fuhrlohn eines andern die Waren „einlegen", wie der Ausdruck in Graubünden lautete.[8] Auch

---

§ 19. [1]) Sept. O. 2 = zwanzig Ruben; Grimselordnung = 18 Ruben.

[2]) Sept. O. 2.

[3]) Sept. O. 6. Das gleiche Prinzip in der Ordnung für die Fähre bei Kadelburg: da durften die Fähren, wenn der Rhein sehr hoch und deshalb doppelte Mühe anzuwenden war, auch doppelten Lohn verlangen. Z. S. O. 10.

[4]) Sept. O. 2.

[5]) Ch. O. 8.

[6]) L. Pf. O. 2.

[7]) Statut von Formazza: et quid de ipsis mercantiis possint retinere, donec fuerit soluti de eorum mercede". H. O. 3.

[8]) Portenbeschluss von 1599: „dz nun fürohin keiner in unseren 6 Portten keinerley kauffmanschatz höcher noch weiter versetzen noch inlegen solle, dan im eben von demselbigen stuckh oder saum für sein fuehrlohn gehördt, und nit von anderen fuehrlöhnen, oder andere schulden, wie dieselbig möchten genambset werden".

sollte er die retinierten Güter beim Sustmeister oder in eines ehrlichen Mannes Haus niederlegen.[9]) Ausserdem durften sie die Waren versetzen um den erworbenen Fuhrlohn. Die Obrigkeit, wurde 1611 an den Porten der untern Strasse beschlossen, sollte dann diese Waren ledig machen, d. h. sie auslösen. Die meisten dieser Regeln stammen aus Graubünden und wenn auch aus etwas später Zeit, so bekunden sie doch die ersten Keime eines Retentions- und Verpfändungsrechts für das Mittelalter.

Auch der Kaufmann konnte in die Lage kommen, ersatzpflichtig zu werden, indem er entweder dem Fuhrmann, nach Abschluss des Frachtvertrages Unkosten verursachte, oder indem er gegen bestimmte Vorschriften sich vergieng. Ein Fall der ersten Art lag darin, dass der Kaufmann den Fuhrmann auf seine Waren warten liess.[10]) Andrerseits musste er z. B. die Waren in Ballen oder Fässer von bestimmtem Gewicht packen.[11]) Aus einem in Basel 1397 geführten Prozess ergiebt sich die interessante Bestimmung, dass der Kaufmann den Schaden ersetzen musste, den der Fuhrmann am Zoll erlitt, selbst wenn man dem Kaufmann keine Schuld vorwerfen konnte.[12])

---

[9]) Portenbeschluss von 1625.

[10]) Sept. O. 4, Ch. O. 9.

[11]) Ch. O. 13.

[12]) Zeitschrift XXVIII, 111. Der Fuhrmann klagte, dass er am Zoll in Strassburg aufgehalten worden sei, weil der Kaufmann für den Zoll nicht bei ihm war, und dass ihm das Schaden verursacht habe. Das Gericht stellte es auf seinen Eid ab. Wenn er schwören könne, dass die Anwesenheit des Kaufmanns für alle erforderlich gewesen sei, dann solle ihm der Schaden ersetzt werden. Der Kläger leistete den Eid nicht.

§ 20. Die juristische Konstruktion.

Bis jetzt wurde stets vermieden, auf die juristische Konstruktion dieser Verbände einzugehen, und wenn gewisse Ausdrücke, die auch eine technische Bedeutung haben, gebraucht wurden, so liess sich das nicht immer vermeiden. Nachdem nun die Zusammensetzung und die Thätigkeit dieser Gebilde behandelt sind, ist auch für die oben gestellte Frage der Ort gekommen.[1])

Schon früher ist eine Unterscheidung aufgestellt worden je nachdem der Transportbetrieb auf gemeinsame Rechnung geschah oder nicht. Allein für die juristische Konstruktion ist sie nicht durchschlagend, denn die deutschrechtlichen Gestaltungen von Personenmehrheiten, die Korporation und die Gemeinschaft zur gesamten Hand.[2]) können in ihren Erscheinungsformen einander so gleichen, dass auf das erwähnte Moment, welches ja nur das gleiche Grundprinzip in seiner Anwendung auf ein grösseres oder kleineres Gebiet bedeuten kann, nicht viel Gewicht zu legen ist.

In den Dorfgenossenschaften des Gebirges hatte jeder Genosse das Recht, Fuhrmann zu werden. Er brauchte sich bloss anzumelden. Nun thaten das möglicherweise nicht alle, und daher frägt es sich zuerst, ob diejenigen, die es gethan hatten, überhaupt einen Verband bildeten, dem juristische Bedeutung zukommt, d. h. der eigene Rechte und Pflichten besitzt. Das ist zu verneinen, denn nicht den Fuhrleuten gehörte das Monopol, indem es ihnen etwa von der Gemeinde verliehen worden wäre, sondern diese besass es und verfügte

§ 20. [1]) Das folgende beruht namentlich auf Gierke: Deutsches Privatrecht I, 456 uff, 479 uff, 660 uff, dessen Terminologie hier ebenfalls teilweise angewendet wird.

[2]) Statt dessen wird öfters der kürzere Ausdruck „Gemeinderschaft" gebraucht werden.

durch ihre Ordnungen darüber, und wählte selber die Beamten, welche deren Befolgung überwachten. Auch waren es die Gemeinden, und nicht die Fuhrleute, welche den Bau von Weg und Steg besorgten, und ebenso bezahlten die Thalleute von Ursern und nicht nur diejenigen, welche „im Teil" waren, die Teilballe an die Grafen von Habsburg. In den Dorfgenossenschaften mochte der faktische Unterschied zwischen Thal- und Fuhrleuten nicht gross sein, um so hervorstehender war er aber in Chur, wo ganz die gleichen Verhältnisse herrschten.

Der Dorfgenossenschaft also — sei sie nun eine Gemeindeschaft oder eine Korporation[3]) — stand das Monopol zu, und unsere Aufgabe ist es nun, nachzuweisen, wie das Transportwesen in die Verfassung der Dorfgenossenschaft hineingepasst war. Man darf nicht etwa entgegnen, dass ja die Fuhrleute d. h. die Dorfgenossen, welche sich als „Teiler" angemeldet hatten, unter einer besondern Ordnung standen. Denn auch diejenigen, welche z. B. ihr Vieh auf die Weide trieben, unterlagen für diese Thätigkeit einer besondern Ordnung, deren Aufrechterhaltung möglicherweise einem speziellen Beamten anvertraut war, und als einen eigenen Verband innerhalb der Dorfgenossenschaft wird sie niemand konstruieren. Wenn auch das Monopol der Dorfgenossenschaft gehörte, so besass doch der Einzelne ein Anteilsrecht daran, nämlich in bestimmtem Masse und fester Ordnung das Monopol für sich auszuüben. Dieses Recht stand jedem Dorfgenossen zu, es brauchten aber nicht alle es zu benutzen, sondern es konnten nur Einzelne sich anmelden. Und dass nun diese während einer gewissen Zeit das Monopol ausschliesslich ausübten, ist nur ein Ordnungs- und kein Rechtsatz, denn das Recht, Fuhrmann zu sein, hatte jeder Genosse stets, aber es ruhte für einige Zeit, wenn die vom Gesetz aufgestellten Erfordernisse nicht erfüllt wurden. Dieses Anteilsrecht löst, wie sich ungefähr

[3]) Das zu entscheiden ist nicht Aufgabe dieser Untersuchung. Nach dem weiter unten im Text anzuführenden Grund neige ich eher dazu, für die ältere Zeit eine Gemeinderschaft anzunehmen.

Gierke ausdrückt, aus der Gemeinsphäre einen Teilinhalt aus, der den Einzelnen zu Sonderrecht und Sonderpflicht überwiesen ist. In unserem Fall besteht dieser Inhalt in der Ausführung des Transportes. Sobald sich aber diese Rechte in den Händen einiger weniger konsolidierten und veräusserlich wurden, so tritt die gleiche Erscheinung ein wie sie für die Benutzung der Allmend in den Nutzungsgemeinden sich entwickelte.

Nach Aussen tritt die Dorfgenossenschaft als Gesamtheit auf und haftete demgemäss für allen Schaden, der aus der Vernachlässigung dieser Pflichten erwuchs (z. B. bei einer Sust). Wie dagegen der Fuhrmann in seiner Einzelsphäre handelte, berührte die Gesamtheit nicht, oder höchstens subsidiär. Der Bereich dessen, was in die Gemeinsphäre fiel, konnte grösser oder kleiner sein, und je nachdem fand eine Haftung statt oder nicht. So standen die Porten z. B. für Schaden aus Verzögerung des Transportes, aber nicht für Beschädigung der Waren während desselben ein.

Als ein eigener Fuhrleuteverband erscheint jedoch die Port Thusis, weil die Anzahl der Teilhaber beschränkt und damit eine Trennung von der Dorfgenossenschaft vollzogen war. Der juristischen Konstruktion sei folgende allgemeine Bemerkung vorausgeschickt: So sehr namentlich durch Gierke die Verschiedenheiten der Gemeinderschaft und der Korporation theoretisch festgestellt sind, so schwer ist es im konkreten Fall zu entscheiden. Wenn wir aber davon ausgehen, dass die Annahme einer juristischen Persönlichkeit Sache einer fortgeschrittenen Rechtsentwicklung ist, so werden wir für die ältere Zeit wo immer möglich mit der Gemeinderschaft auszukommen suchen.

Die Grundlage der Port Thusis war das Monopol und das im Bau der Viamala steckende Kapital. Dieses Vermögen ist als ein Sondervermögen anzusehen, zumal es nicht von den Rodleuten der Port Thusis allein, sondern auch noch von andern aufgebracht wurde (S. 15). Die Anteilsrechte hiessen ebenfalls Rode und hatten den gleichen Inhalt wie bei der Dorfgenossenschaft. Da sie aber weit mehr verselb-

ständigt waren, vererblich und beschränkt veräusserlich, so liegt einer der seltneren Fälle vor, wo „die Gemeinschaft zur gesamten Hand auf Anteile gebaut ist, sodass die personenrechtliche Teilhaberschaft dem verselbständigten Anteile folgt.[4])“ Die Gebundenheit durch die gesamte Hand zeigte sich darin, dass eine Rod nur an die „ganze und gemeine Rod“ veräussert werden durfte. Die Haftung der Einzelnen und der Gesamtheit war die gleiche, wie in den Dorfgenossenschaften.

Die Städte verliehen meistens die Fahrgerechtigkeit, das Monopol, an Gesellschaften; nur Chur sahen wir, übte es selbst aus durch seine Bürger, und überliess es nicht einem besondern Verband.

Ganz einfach liegen die Verhältnisse bei den drei Schiffmeistern des Zürichsees, sodass man sie als typisches Beispiel einer Gemeinschaft zur gesamten Hand betrachten möchte. Nach aussen nämlich erschienen sie als völlige Einheit; was der eine that, traf auch die andern, und deshalb hafteten sie insgesamt; nach Innen aber fand eine Teilung statt: Sie besassen das Monopol „zu theil und gemein“ und ebenso (S. 65) trugen sie auch die Verpflichtungen zu „theil und gemein“. Für diesen letztern Fall wird dieser Ausdruck dahin erläutert, dass auf jeden der drei Schiffmeister der gleiche Anteil an den Kosten fallen solle. Auf das Monopol übertragen ergiebt sich, dass nach Aussen die drei einheitlich als dessen Inhaber erschienen, dass aber nach Innen ein jeder Anspruch auf einen bestimmten Teil des Gewinnes hatte. So besassen sie gemeinsam das Ganze und zugleich hatte jeder auf einen Teil ein besonderes Recht.[5])

Bei der Gesellschaft der Pfisterschiffgesellen haben wir ebenfalls die Verhältnisse nach Aussen und die nach Innen zu unterscheiden. Nach aussen trat sie als völlige Einheit auf, die Gesamtpflichten und -Rechte hatte. Sie haftete für

---

[4]) Gierke op. cit. 679.

[5]) Z. S. O. 3. Vgl. auch Kraut, Grundriss zum deutschen Privatrecht 6. Aufl. § 76 Nr. 31 und 32, wo „zu teil und gemein“ ebenfalls sich findet.

die Beschädigung von Waren und nur sie konnte von Dritten dafür belangt werden. Ebenso stand es der Gesellschaft, vertreten durch den Lohnmeister, zu, die Forderungen einzuziehen. Nach Innen finden wir ebenfalls Anteilsrechte der Gesellen, welche jedoch keinen bestimmten Inhalt hatten, sondern nur die Befugnis überhaupt zu fahren, enthielt. Diese hatte der Geselle durch Eintritt in die Gesellschaft erworben. Es ist das, was die L. Pf. O. das Schiffrecht nennt.[6]) Es herrschte nach Innen der Gemeinschaftswillen, und nur soweit dieser nicht Platz griff, konnte der Geselle frei sein Schiffrecht ausüben.[7]) Wir haben auch hier keinen Anlass, eine juristische Persönlichkeit anzunehmen. Die Gemeinderschaft oder Gesellschaft der Pfisterschiffgesellen unterscheidet sich von den Dorftransportgenossenschaften dadurch, dass die Gemeinsphäre nach Aussen auch noch den Transport selber umfasst.

Was nun schliesslich die Laufenburger Gemeinschaften anbelangt, so finden wir hier deutlich ein Handeln zur gesamten Hand bezeugt (S. 53). Die Gesellen entschieden samenlich und gemeinlich. Ihre Anteilsrechte erwuchsen erst bei der Auflösung, während der Dauer der Gemeindeschaft unterwarfen sie sich völlig dem Gemeinwillen. Einige Sonderrechte personenrechtlichen Inhalts standen den Meistern zu, wie z. B. eine gewisse Oberaufsichtsbefugnis.

[6]) L. Pf. O. 2, 4, 5.

[7]) Die Schiffgesellen konnten nach Art. 2 bestimmen, dass jeder fahren müsse. Soweit das nicht der Fall war, konnte jeder vorher sich anmelden, dass er mitfahren wolle.

Anhang.

I. Die Septimer-Ordnung von 1498.

Hi nach ist vermerckt ein Ordnung und sattzung von allen vier porten die uff der strassen sind do man über den Septmer fert Sind iro Sanndbotten by einandern gesessen zuo tintzen am nächsten Sampstag nach Sant Andreas tag Jm Jar da man zalt von Cristi 1498 antreffend die koufflút und kouffmansguot wie man den kouffmann mit sinem guot halten und fertigen sol uf der straß.

I. Item zum ersten sond die von Visperon Jro wag gen Chur füren und laussen pfächten Nach comunem gewycht und dann darnach sy halten in eren in des tailers gewalt und das der tailer das guot wägi selber und by dem selben wegen sond die nachpuren und der kofman belyben und darnach welcher kouffman sich aber klagen wölt ab der wag so mag er sy gen Chur fürn und pfächten, und erfind sich die wag gerecht so sol der kouffman den kostung selber abtragen, erfind sich aber die wag ungrecht so sol das comun den kostung abtragen und die wag recht machen und also sol man es halten in allen porten.

II. Item zum andern von der fardlen oder gewandballen wegen etc. sol der kouffmann von ainem yetlichen som der zwaintzig Rub swär ist oder darunder fourlon bezaln zwelf groß von Visperon byß ze oberst an die winden und sechszechen byß zu der kirchen und umb den selben fuorlon sol der tailer verpflicht sin ze fertigen an ander überlon und was ain halben Rub me wygt, das sol geben sechs spagürli überlon und was aber noch me wygt so hat der nachpur die . . . das guot ze furen und von ainem Rub dry groß überlon nemen

oder aber den kouffmann lassen sin guot ufdingen wie er wil doch vorbehalten die nun pfenig Rod gelt von ainem som.

III. Item zum dritten von dem guot das inwert gat sol ain wollsack von 20 Ruben und ain som von 21 Ruben oder darunder fuorlon bezahlen fünf plappt von den winden hinab ze füren gen Visperon und sechs plappt von der kirchen har ab und was swärer guot ist, das sol überlon bezalen wie von alter har komen ist.

IV. Item zum vierden wenn ain kouffmann dem tailer embütet dz er im schicke uf dem berg so vil ross oder ochsen umb sovil som oder ballen das sol der tailer unverzogenlich tuon und ob sy dann lär harab kämend also dz das guot nit darkomen wär by rechter tagzyt so sol der kouffmann halben fuorlon bezaln und der ander sumig tailer sol es dem kouffmann abtragen uf des kostung der das versumpt hat. Und ob der tailer nit so vil ross oder ochsen hinuf schickte als vil Ballen da wärend so sol man im kain tzschust gelt geben von den selben ballen die er versumpt hat ze fertigen.

V. Item zum fünfften ist gesetzt und geordnet in allen vier porten welicher der wär, der ain rod oder me hetti ze fertigen und nit fertiget uf den tag, als im der tailer gepotten hetti so mag der tailer die selb verlegni rod anderswohin ufdingen ze füren wem er wil und von statt fertigen so er best mag damit das der kouffmann nit gesumpt werdi und ob dem kouffmann schaden oder kostung ufgienge das alles sol im der tailer abtragen uf des sumigen kostung. Und sol kain Bäll oder som nit lenger verligen im aim port den über nacht anderß denn mit des kouffmanns willen und erloptnuss ze guoten truwen an gefärde.

VI. Item zum sechsten von des überlonß wegen ist geordnet das man in allen porten wenn es dem kouffmann not tuot ze ylen mit sim guot also das man in der nacht faren muoß so sol ain som bezalen überlon von Aqua de Lufers byß gen Visperon 3 krutzer und von Visperon uf dem septmar dry plr und ab dem Septmar gen stallen dry krutzer und von Stallen gen tintzen zwen plr. Von tintzen gen tiefen-

castel acht pfenig. von tieffencastell gen Chur fúnfzechen pfenig. Item und das guot dz inwert fertiget ain Ball von Leutz gen tintzen zwen plr. von tintzen gen stallen vier krutzer und in den andern porten sol es bezalen wie och das guot dz ußwert fert und umb den benampten úberlon sol der tailer pflichtig sin den kouffmann von statt ze fertigen in der nacht wenn es im not tuot ze guoten truwen doch wenn es fast dunckel wäre oder ungewitter so sol man denacht die pillichait ansechen. Item hierinn ist och vorbehalten das nyemant schuldig ze faren in den hailgen tagen und nächt namlich die vier hochzyt all unser frowen tag all sunnetag all zwelf pottentag unsers herrn uffart, unseres herren fronlichnamstag. In denen benampten tagen ist nyemant schuldig ze farn an sins kirchherren Rat.

VII. Item zum sybenden sol man in allen porten die straß mit weg steg und brucken in guoten eren halten und machen nach aller notturfft und wenn man zuo demselben werch sol gan so sol mann guot verfangen knecht dar zuo schicken und nit frowen noch jung knaben und sond trúlich werchen von morgend byß am abend nach tagwaid recht und welicher das nit täti wenn im gepotten wird der ist an gnad verfallen sechs krútzer als dick und offt das ze schulden käme und welicher dieselben krútzer nit wölt geben, den sol man von stund an pfand usschetzen und nemen umb zwyfalt an erbarmen und sol man das truwlich und festhalten in allen porten da mit das die straß in eren gehalten werdi und die koufflút nit ze klagen habind.

VIII. Item zum achtenden sol man der ordnung und sattzung yetz und hernach trülich nachleben war stat halten in allen artickellen wie ob gemeldet ist und welcher das nit also hielte in allen porten, und sich der kouffman mit der warheit beklagti, in welchem port das were, so sond mit geding die nächsten zwen portn den selben ungehorsamen straffen umb fúnf pfund haller als dick und offt dz ze schulden käme und darzuo sol er allen kostung abtragen den er mit siner warheit darleyt dz er darum erlitten habe. Wo aber

der kouffmann sich unrechteklich beklagte und sich dz erfundi mit der warheit, so sol er den kostung abtragen etc.

IX. Item zum núnden so sond och den koufflúten vorbehalten sin all iro fryheit und alt här komen Recht die sy hie vor gehept hand uf diser strass. Desglychen sond den porten och vorbehalten sin all ander iro här komen recht wie von alter här komen ist alles ze guoten truwen ungevarlichen.

Und dieser abgeschriben ordnung und sattzung sol ain yetlich port ain Copia haben in des tailers gewalt ligen damit sich yedermann wisse darnach ze richten etc.

II. Rod-Ordnung uff der schmiden Zunfft anno 1592.

Es hat ein ersame zunfft von schmiden uunder andren yren alten bruchen gewonhaiten und hergeprochten freyhaiten auch disse, das sie durch iren obren zunfftmaister und Elffern die wagner-rodt jerlichen verlichen soll und mog. Soliches aber soll alle Jor und eins jeden jars besunder 8 tog vor oder nach Sant Anndristog beschechen in form und gestalt wie volgt:

I. Erstlichen soll ein yeder Rodmaister, welcher durch den Herren Burgermaister und Roth gesetzt werden soll, in welcher zunfft sy guet bedunkht deß abents darvor den wagnerern, so in der Rodt sindt, kundt tuen, das man morgen deß die Rodt verlichen woll.

II. Welcher dann deß ersten Sontags 8 tag vor oder nach S. Andris tag kompt und die Rodt annemmen will, ist er der zunfft gemäß, darff er die Rodt nit ze kouffen, ist er aber allda nit zunfftig, so soll er für die gantze Rodt 5 ß

und für die holb Rodt dritholben ß allso por bezolen und erlegen, oder er soll nit ingeschriben werden. Welcher aber deß ersten Sontags nit keme, der hot noch 14 tage zill. Kumpt er den nit in denen 14 tog, so ist man nit schuldig in anzenemmen.

III. Es soll aber ein yeder vor und ehe er in die Rodt ingeschriben würdt, er sige glich zünfftig oder nit, ein eingesesner Burger der umb 500 ß Pfandt bar gnuog sige, ouch den zunffts meisteren und ire Elffer annemlich, zue einem Droster geben und soll somlicher droster nit in der Rodt sin, sonder ussert der rodt sig, damit ettwas verwarlosst wurde der Kauffmann dess die güter seind wisse, wo er das Seinige suchen soll. Und wann solche trostig geben sollendt sy in geschrifft für ein ersamen Roth tragen ob sy demselbigen auch gfellig oder nit.

IV. Welcher ober dann so die Rodt angenommen hot und eine ganze Rodt das ganze Jor herumb vertigen will, der soll hoben 3 guete starke Haupt, es sigend Ross oder Oxen, die soll er durch dz ganze Jor erhalten by gueter beschlocht auch notwendig gschiff und gschir, auch soll er haben ein gueten starken wohl beschlognen stroßwogen, woll geoxt, mit guotten ysenen Lönern verwordt, darzue guete ysene Kipfnogel darnebet dry guete yssene ketenen zwo kurze und einen lange das sol er alles durch das ganze jor umb fur und fur in gueten eren halten.

V. Wan dan ein Rodtwogner versechen wie vermelt ist, ist er schuldig die Rodt es sige die recht Rodt, die win Rodt oder die rin ledj so die denn an ine mochte kommen ohn widered zu fertigen, und die nit umb ain furleiti zelassen noch mit .... ainem andren Rodwogner zu duschen oder verkouffen biss dz er es nit usser miner H. Zwing und Piet gefertiget, ols donn mog ers woll ainem frembden wogner verduschen doch doss ollweg dem kouffmann dz sinige verwort und für gefertiget werde, es were den Gotes Gewolt, dz einer nit fohren mochte oder sin fäch noch er anhaims were, alsdann soll die ursach einem Rodmeister oder hussmeister angezeigt werden, befindt sichs dan ein rechtmesige

ursach, so soll der Hußmeister der Rod dafflen nach ye dem nechsten fur Püten, der sy dan auch one widerred annemmen und ferckhen soll und ohne ursach nit fur Pütten lassen.

VI. *a)* Jm fall aber ainem oder mer ein hopt, es sige Ross oder Oxen durch Unfall abgienge, der oder dieselben megent ein ander hopt Roß oder Oxen in Monatsfrist widerumb kouffen, mültler zitt soll ime aber die Rodt nit gepotten werden. Doch mag derselbig dem dz vech abgangen were der fürleiti noch anzoll geniessen, so unnd aber einer sin fech verkouffte und Innertholb ains Monatsfrist darnach nit ander väch anstalte, der soll dasselbige Jar nit in der Rodt sein, und auch der furleite nit geniessen, so er vor dem holben Jor darvor stoht, soll er holbe furleite geniessen.

b) So dann ainer sein Vech apigen welte, es sige Ross oder Oxen, ist ime dz selbige 6 wuchen lang vergunt und zuegelassen, doch mit den haiteren geding und luterem vorbeholten, so kouffmans güeter kemendt, die Ill hettend und welche wogner die yr veeh anheims hettend, die gueter nit gnugsom ververtigen mechte, olsdon ist ain rodwogner, dem der Rodmoister oder Hußmoister bietten tuet schuldig sin vöch, dz er zur Alp geton, on verzogenlich uß der Alp zue nemmen, damit dem kouffmann seine guetter ververtiget werden, alles ohne widerrede.

c) es megendt ouch woll drey gesellen zesamen stossen und 3 hopt vech halten, sy sollendt aber nit mer dan ain Rodt vertigen, und gelten und zue furkommus ferner unordnungen und Missverstandts so soll ein jeder kouffmann Voctor oder guotferckher, der guot hat uff der Rodt zu fertigen, schuldig sin dem hussmeister by gueter zit an zoigen, wie vil guoter er habe und uff welcher Strooß dieselbigen gehorendt.

VII. Der Hussmoister aber soll den wognern Somerszitt von Jngenden mertzen piß uff Sant Gollen tog allwegen am abent um die fünffe und den von St. Gollen tag hin biß uff ingenden mertzen am abent um die fiere pütten, damit sich ain jeder wogner dem die Rodt trifft mit Vöch und gschirr versechen könt.

VIII. Es soll auch ein yeder Voctor dem hussmeister angentz wen er will pütten lassen den fuerlon geben, damit er die wagner am Sontag one verzug bezollen könne, sonst ist ime der hussmaister nit schuldig ze pütten, noch der wogner ze foren schuldig sein.

IX. Es soll auch kein kouffman noch Vactor ainig güeter usserthalb der Rodt weder frembden noch heimbschen wogneren ze fertigen uffgeben one wyssen und willen des Zunfftmeisters oder Rodmaisters, es wäre don Soch, dz ein frembder kouffmann oder gost, der mit seinen gueteren verhindert were, alher keme und er ollhier ainen fuerman andräffe, der ime dz jenige in Jll ververtigen wolte, als don soll der Rodmaister denn kouffmann zu ainem zunfftmaister füeren und ime des kouffherhen anligen anzeigen. So den den zunfftmaister beduuckhen welte, er hobe wichtige nnd redliche ursaachen, als donn hobendt sy Gewolt soliche ungerode verhinderte stuckh in pasieren zue lassen umb ain zimliche furloite, doch soll der kouffher nit uberschätzt werden, wonn und aber ein koufher Jll gueter hette, die aber noch nit vorhonden werendt und dem wogner die ledj potten wurde, so ist derselbig wogner schuldig daruff ze worten, so dann der gueter so viel . . . . komendt dz ein wogner ain abent laden mag so soll er voren ohne widerredt; so aber die Güeter erst am morgen komendt, oder ouch nit, soll doch der wogner schuldig sin, biß um 12 oder eins druff zeworten, als dann ist er schuldig ze foren und der kouffman oder foctor ime die Nochtzerig namlichen von yedem stuckh 5 k ze bezollen umb dz er mit sompt seinem vöch druff gewortet hett.

X. So fer und er aber so spoth foren mieste und allein, so ist der kauffman oder Voctor schuldig in sinem Costen dem wogner ainen knecht zue zegeben, damit ime dz seinig verwort werde. Betreffend die flotz gieter mögend die factoren den frömbden wognern uff geben zefüeren, dz aber kain betrug hierin geprucht werde und all so Rodt Güeter für Flotz güetter hingelassen werdendt und soll ein frömbder wogner von yedem stuckh flotzguet so im also uffgeben würt dem

Rodtmaister ein holben Potzen bezollen ghört den wognern in die furloite. So aber ain burger oder hindersöss dieselbigen Güeter füeren wolte mag er den Zug dorzue habenn.

XI. Es ist auch angesechen und verordnet, dz furohim ein ganze Rod ledj 8 stuckh unnd zum maisten 9 stuckh holten solle, und 10 stuckh fur 2 ledi gerechnet werden und sollendt die ungeroden stuckh uffgehebt werden, was aber minder den 5 stukh gepoten würt, wen es nur ein stuckh were, soll es der foctor für 5 stuckh bezolln und olsdon soll der wogner, dem die Rodt poten ist, schuldig sein ze forenn.

XIII. Der Rin Ledenen holben soll ein yeder wogner schuldig sin 12 stuckh und nit mer für ein Ledj zeloden, ist es don win, so soll er ein fueder loden.

XIII. Die Riss foss söllendt durch die foctoren oder frombden nüt uff den flötzen sonnder uff den wogen gefertiget werden. Es soll ouch kain wogner Riss foß uff den Rin füeren, damit kain zoll und anderes entfüert werde. Unnd soll ain ganz Rissfoss mit sompt dem Riss nit mer als 12 Centner wegen unnd die holben 6 Zentner; wenn aber ain wogner bedunckhen wollte, die Voss weren schwerer dann wie gemelt ist, mag er die an die wog schlochen, und soviel sich dann befunde an eim yeden foss mer dann wie obstoht, so soll der kouffher oder foctor dem wogner von dem selbigen Uebergwicht doppelten lon ze geben schuldig sein.

XIV. Namlichen aber soll ein yeder wogner mit kouffmannsgueter der rechten richstroß nachforen, dann so er dz nit tethe, und ime darüber ettwas widerfüere, so soll der kouffmann oder foctor nit entgelten, es soll ouch ein wogner schuldig sein, so ettwas uff der strossen bose Löcher oder schleg . . . . . Soliches ainem Rodmoister anzuezeigen der soll es für ain obersten Zunfftmaister der im Ampt ist bringen, welcher es dann nit sampt dem Rodmeister an dennen orten da es gehort furholten sollen, damit die strossen gepeseret und man ungehindert foren könne.

XV. Belangent die Lön der kouffmans gueteren, sollendt

die wogner kein gewolt haben weder ze mindren noch ze mehren, don solches stot by der oberkeith.

XVI. Beschliesslichen ist angesöchen, dz ein Rodmaister keinerley fortel suochen noch bruchen solle, sonder die gueter glichlig obtoilen. Er soll ouch flissig achtnuss und uffsechen haben, dz ein yeder rodwogner mit foch gschiff und gschirr, wie obgemelt versechen sye. Und so er befunde dz ainer oder mer dise Rodordung ubertrethe soll er somliches ainem H. Burgermaister und Roth schuldig sin anzuzoigen, welche denn gewalt hobendt einen solchen ungehorsomen uss der Rodt zue stossen und in andere weg zu strooffen nachains yeden verdienen.

Volgende Ordnung sindt uß dem stattbuech in die Rodtordnung zestellen veronlosst den 28. Jenner anno 1586. —

I. Die flötzer sollend gar kein Rodgut uff den flötzen vertigen ohne eines H. Burgermaisters und Roth wyßen und willen by buess 10 ℔ d. sy megendt ouch solichs so groblich thuen oder trieben, sie wurdent gestrafft an lyb er und guet ollweg nach unserer H. erkanndtnuß.

II. Es soll ouch kein wogner, welcher ain Burger ist, mer donn 5 Ross holten by bues 20 ℔ d.

III. Die Hindersessen sollen keine rossmenenen hoben, sonnder welcher gern wil hob ein oxsenmeni by obgeschribener Buess.

IV. Die foctoren sollen keine Rodgueter uff den flötz ferkhen by Buess 10 ℔ pf., sy möchtend ouch so groblich handlen so wurden wyter gestroofft an er und an guet, ollweg nach unser H. erkanndtnus. Doch ist inen vergunnt ein sock mit riss uff ein flotz ze tuen allweg mit erloubnus eines H. Burgermeisters.

V. Verzaichnus der flotz güeter: Lorbeer, Oel, Riss, Bomeranza, Wetstein (glot und Ruch) Limona, win, under allerlei frücht, malwosier, moscoteller, kös, triox, gsaltzen fisch, rusch, morra, intschodi fischly.

VI. Sovil die Costenzer oder San Galler güeter belongt, sollend der rod nach ordentlich potten werden, sofer aber frömbd wogner vorhanden, die aim sin rodt begerten abzue kouffen, und mit aim sich vereinboren kann, wil man solches zuelassen und zuegeben, sofer ein wogner mit gschiff und gschirr versechen und verfosst ist zu foren. Aber nit ainem der für-pütten wolt lassen, soll es nüt geschechen.

VII. Demnach der halben sammet kisten die will dieselben sich an der schwere gmeret sollen fürhin 3 halbe stuckh für 2 gantze zolt werden,

Adj. 23. mertz 1596 ist diese Verordnung vor gericht und roth bestet worden und uff yeden puncten welcher ainen oder den andere ubersechi 5 ß buess gesatzt, meinen Herren verfallen.

III. Ordnung von Horgen von 1452.

I. Was guotz gen Horgen an das lannd kompt, das sol des esten von lannd geverttiget werden und mitsunder sol punden guot vorgan und darnach das merckt salz gen Zug. aber das annder guot was da des ersten ze lannd kompt, sol des ersten von lannd gevertiget werden und mit sunder sol ein yegelicher sömer oder Hodel das salltz so er zuo horgen ladet gen Zug vertigen und nit darzwüschent niderlegen und wider anders guot vertgen, und sol ein yegelicher sömer oder ir knecht eines halben Soms gewaltig sin ze lupffen und sollent ouch den lütten ir saltz recken und in eren anntwurten nach notturfft.

II. Wer ouch sach das deheinem dhein salz uff der strass missriete wider sin willen da sol der Sömer das salltz haben und dem so das saltz ist bezalen als für das Hoptguot doch einem vertiger das unverzogenlich zuo wüssen tuon.

III. Es sol ouch dheiner dem andern sin saltz weder verkouffen noch dhein weg verenndern ane sinen wüssen und willen ußgenommen mag einer wol sovil saltz des zeichens daruff er sinen lon verdienet hat versetzen oder einem sunstmeister empfelhen desselben saltz nit von hand zuolassen ee das er des lones ußgewyst wirdt.

IV. Was ouch von win von horgen geverttiget werden sol, da sol ouch ein yechiger winman den win laden und in guottn truwen vertigen an die ennd dahin er gehört, und sol weder er noch dehein gesind nit ussen den vassen lassen noch nemen noch sunst niemann gestatten nüt ussen den vassen zu nämen ußgenommen alle diewil so man den win mennet so mag yeglicher uß dem vaß das er fürt mit spuolen daruß bescheidenlich trinken und das nieman anders gestatten, keme es ouch deheinest ze schulden das inen lüt von notturfft wegen den win hallffn lupffen oder bünren die mugent ouch da trinken bescheidenlich und ungeverlich.

V. Was ouch guotz gen Zug gevertiget wirt von welicherley guot joch das sy es sye in die sunst oder zuo eines sunstmeisters handen das sol er oder sin gewüssen botten empfachen das ir mit guotten truwen versorgen und unverzogenlichen vertigen und mit sunder sol gebunden guot vorgan und darnach was im ye des ersten geantwurt ist, das sol ouch des ersten geverttiget werden truwlich versorgen mit tecken und mit anndern sachen tuon nach notturfft in massen das das guot in eren geverttiget werd. Doch was von win also geverttiget wirt, da mag ein sunstmeister oder die so den win geverttigent in den schiffen des wins durch spuolen bescheidenlich trinken ungevärlich.

VI. Item wer der ist, dem ze Zürich oder ze horgen das guot zuo verttigen empfellt wirt der sol all viertzechen tag nach dem guot von einer sunst zuo der andern nach gan

und vermischet er ützit und wo oder an welichem ennd das verlorn ist, der soll darumb nach billichem wanndel tuon. were aber das ein sölicher verttiger nit also in vierzechen tagen dem guot also nachgiennge und darnach köme und sich von verloren guotz wegen erclagte da hat man im nützit und ze anntwurten.

VII. Und die von Immensee sonnd ouch einen sunstmeister in ir sunst haben, der den lütten ir guot welicherley guot das ist von der von Zug sunstmeister empfange, das er ouch rechnung einem vertgmeister geben könne und söllendt ouch das bunden guot ze erst füren und darnach das guot so zeerst geanntwurt wirt das sol des ersten geverttiget werden und in guotten eren und mit sunder söllent sy das salltz suber in britter füren und versorgen und recken nach aller notturfft das es in eren geverttiget werd und in die sunst oder dahin es gehört geanntwurt werd.

VIII. Desglichen sol der sunstmeister zuo Küstnach das guot ouch in guotten eren wol versorgen und mit sunder das bunden guot sol ouch vorgan und darnach ye das erst sol zeerst geverttiget werden.

IV. Ordnung der Luzerner Pfisterschiffgesellen von 1496.

Schultheiss und Räte der Stadt Luzern tun kund:

So haben us crafft unnser oberkeit Inen sölich Ir ordnung und gesetzte wie die hiernach geschriben stadt bestetiget verwilgt und gönnen:

I. Dess ersten wann sy Nu hin für ein schiffgesellen uffnemen und empfachen wellent, als sy wol tun mögend so söllent sy den schiffgesellen allen ein bott umbsagen, und

verkünden, die anheimsch sind, die söllent dann vollen gewalt haben, einen zuo empfachen oder nit wie sy guot beduncket doch uns vorbehalten ob sy deheinest usslügen der uns bedüchte darzuo geschickt und gut were den söllent sy ouch entpfachen; und welcher hinfür schiffgesell wirt, der sol das gelt bezalen darumb er empfangen wird vor und ee ob er lon im schiff diene. Und welcher lonmeister ist, der sol den nauwen binden und ob es not däte söllent die schiffgesellen im helfen binden, und wol stellen und söllent zwuschen der brgge einandern helfen . . . ., dass man darzu und usgan könne so dick es not ist.

II. Item ein jetlicher welcher lonmeister ist, wann sy zu land komen, sol er den nawen binden, den segel gehalten und die seil ob es not ist, uffhencken . . . . Ob aber ein lonmeister so liederlich were, das er den Nauwen nit binde und das schiff von land gienge und zerbreche, so sol er das schiff bezalen, und das gut so darin were, so er verwarloste, darumb sol er ouch abtrag tun und sol ein jeder, der schiffgesell wirt, die schiffgesellen darumb vertrösten und welher je faren wil der sol das eim nauwenmeister am abent zuo sagen. Der Nauwenmeister sol ouch ein jeden schiffgesellen sagen, wann man teil guot hat und welher dann faren wil, der sol das teilguot helfen laden und entladen bey verbott einer mass wins. Und wann sy heim köment söllent die gesellen bey einander zu nacht essen ouch bey verbott einer mass wins. Und sol der lonmeister den lon, was er nit ingezogen hat, darlichen und wann die gesellen ein stund setzen zum Schiff zu gan und einer das ubersicht, der sol den gesellen ein mass win verfallen sin, were ouch sach das hinfur dehein schiffgesell davor sy gott behütten welle in unerlichen sachen verlumbdet wurde, den sollent sy vom schiffrecht tun, bis er sich des lumbden entslache wie dann ir alte ordnung ist.

III. Item welher ouch im lon faren wil der soll in und uss by dem schiff bliben; wer aber sach, das sich einer versumpt und nachy füre ungefarlich ein halb mil wegs, so

sol er nit dester minder ouch im lon sin. Und wann Um ir alte ordnung wist und ir schiff genempt wirt ein landstrass, so von wuchen zu wuchen lüt und gut ze fertigen und sich das ganz jar daruff halten und ir lib und gut daran setzen müssen, deshalb sy uff die gütter so sy hinweg fertigen ein lon geschöpft und geordnet so hiernach verschrieben stadt.

IV. Item das ein jeder schiffgesell geben sol von eim mütt swer guot ein krutzer, ein mütt haber zwen augster, ein ursner Zentner kes ein schilling, ein luzerner zentner ein krutzer, von einer hüt, sy sig gross oder klein ein augster darby soll es beliben und soll ein jeder schiffgesell das by sinen eren und schiffrecht alweg usrichten.

V. Item wann sy hinfür ein nuwes Schiff machen wellen, so sol ein jetlicher schiffgesell by dem schiffrecht darzu gan und das gelt so im geleit wirt bezalen. Item wann sy hinfür eines botts zu samlen notdurfftig sind sol ein jetlicher dem das verkünt wird, darzu gan by eim pfund wachs.

VI. Item wan ouch hinfür teil guot har in unsre statt kumpt, so söllent unnser schiffmeister welche dann je sind unnser Burgere die schiffgesellen sölich teilguot vor mengklichem zuo komen und fertigen lassen. Desglich sol ouch niemans ussert halb unnser statt ussgenommen unser Burger dehein schiff uff die jarmerckt in die lender sover unser schiffgesellen derselbigen gütter fertigen mögen neben inen füren sollen.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort 2

Einleitung.

§ 1. Die geographische Grundlage 5

§ 2. Die Quellen und ihre Benutzung 8

Erster Teil: Die Transportverbände.

I. Ursprung und Entwicklung.

1. § 3. Auf Grund der Dorfgemeinschaft 11

2. § 4. In den Städten 17

II. § 5. Das Objekt der Vereinigung 22

III. Die Organisation.

1. § 6. Die Mitgliedschaft 26

2. § 7. Die Organe 29

3. § 8. Rechte und Pflichten der Fuhrleute 32

IV. Der Transportbetrieb.

1. § 9. Die Arten des Transportbetriebes und das Verhältnis mehrerer Transportverbände zu einander 38

2. § 10. Die Niederlagshäuser und Spediteure 45

Zweiter Teil: Grundzüge des Transportrechtes.

Einleitung:

§ 11. Besonderheiten des mittelalterlichen Transportes . . 48

I. § 12. Der Transportzwang 50

II. § 13. Der Abschluss des Frachtgeschäftes 51

Seite

III. Inhalt des Frachtvertrags:

1. Pflichten des Frachtführers.

a) § 14. Die Transportpflicht 55

b) § 15. Die Ablieferungspflicht 58

c) § 16. Die Verwahrungspflicht 60

d) § 17. Die Haftung des Frachtführers 61

2. § 18. Geltendmachung und Sicherung der Haftansprüche 69

3. § 19. Rechte des Frachtführers 72

§ 20. Juristische Konstruktion 74

Anhang:

1. Die Septimer-Ordnung von 1498 79

2. Rod-Ordnung uff der schmiden Zunfft anno 1592 82

3. Ordnung von Horgen von 1452 88

4. Ordnung der Luzerner Pfisterschiffgesellen von 1496 . . . 90